I FIUMI E LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI MANNHEIM (17 OTTOBRE 1868)...

Augusto Pierantoni

I FIUMI

E

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE

DI

MANNHEIM

(17 Ottobre 1868)

DEL

Prof. Avv. A. PIERANTONI

FIRENZE
STABILIMENTO CIVELLI
Via Panicale, N. 39

1870.

I FIUMI

E

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE

DI

MANNHEIM

(17 Ottobre 1868).

I.

I mari ed i fiumi furono e sono argomento del diritto internazionale positivo e scientifico, o per essere considerati quali confini degli Stati o quali vie di relazioni internazionali tra le genti. Oggidì i progressi della scienza e i principî del diritto positivo, che li regolano, sono di molto cambiati, e mentre i fiumi perdettero affatto l'importanza quali segni della divisione degli stati richiamarono l'attenzione dei pubblicisti e degli uomini di Stato a fine di spezzare i vincoli, che ne impedivano la libera navigazione. I mari oggidì sono riconosciuti come il grande cammino, ed i fiumi quali le vie minori dell'umanità, e perciò non servono più per dividere, ma per ricongiungere con la facilità degli scambî e la frequenza del commercio le genti. Guidati dalle grandi correnti d'aria, che solcano l'atmosfera, i mari non dipendono dagli stati e dalle nazioni confinanti se non per quella piccola zona, su cui è riconosciuta necessaria alla conservazione della sicurezza nazionale la giurisdizione della podestà politica. Così il territorio di una nazione finisce dove termina la terra stessa, e soltanto in ragione della detta conservazione si riconosce agli Stati confinanti non un diritto di proprietà, di cui non è passibile la massa delle acque, ma un diritto d'impero proporzionato al tiro delle armi, che si adoperano alla difesa della patria.

Vari furono i modi usati per calcolare la possibilità dell'esercizio di questo dominio, il quale fu più o meno esteso, secondo le perfezioni apportate ai mezzi di guerra. La sovranità degli stati sul mare fu originariamente misurata dalla distanza di una pietra scagliata dalla sponda, quindi dal corso di una freccia, e dopo l'invenzione della polvere l'universale consenso accettò il tiro massimo del cannone conservando il principio proclamato: *Terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis.* Questa parte di mare, che sottostà alla forza militare di uno Stato, dicesi mare territoriale.

La proclamazione della piena libertà dei mari non è di antica data. Alcuni Stati cercarono per lunghi secoli di estendervi sopra il loro dominio e di usare a loro esclusivo profitto dei doni della natura e le sovranità del medio evo se ne vollero attribuire la esclusiva proprietà. Così Genova agognò quella del mar Ligure, Venezia l'altra dell'Adriatico; i re di Spagna e di Portogallo si reputavano i soli padroni dei mari del Nuovo Mondo, che a loro aveva ripartito un Alessandro VI, tirando una linea di divisione dall'un polo all'altro. Benchè Ugo Giorgio avesse sapientemente addimostrata l'assurdità della pretesa della proprietà de' mari, aprendo il campo alla salutare azione della scienza contro sì dannosi pregiudizi, l'Inghilterra pretese sino al secolo decimottavo di avere l'esclusiva proprietà di alcuni mari detti perciò britannici. Sono ancora recenti le vestigia di queste prepotenti ambizioni e fresche date ne registrano la fine nella storia del diritto internazionale marittimo. Infatti i trattati di Adrianopoli dell'anno 1829 e di Parigi del 1856 aprirono al commercio di tutti i popoli il mar di Marmora cinto da sponde Turche e dominato dalle fortificazioni del Dardanelli, e il mar Nero ritolto prima dalla Russia al comune commercio.

Soltanto nell'anno 1841 sulle rimostranze degli Stati Uniti di America fu posto termine al diritto da molti trattati riconosciuto a favore della Danimarca di prelevare una tassa sopra ogni naviglio, che passasse il Sund per entrare dal mare del Nord nel Baltico; e soltanto recentemente le nazioni hanno adottato per giure positivo i due canoni proclamati dalla scienza del diritto internazionale: *che nessuno stato ha i diritti di sovranità sull'alto mare,* e che i *mari interni sono aperti alla libera navigazione di tutti i popoli.*

II.

Come conseguenza della riconosciuta libertà dei mari il diritto internazionale domandò in grazia della stessa natura non appropriabile delle acque dei fiumi e dell'ufficio che essi compiono di condurre al mare i popoli, i quali ne sono lontani, la libera navigazione di essi, e benchè tardi il diritto positivo corrispose ai voti della scienza.

Verso la fine dell'ultimo secolo fu mossa la prima volta in Europa la quistione della libera navigazione dei fiumi per le memorabili controversie sulla libera navigazione della Scelda tra l'Austria e le Provincie unite (1). Col trattato di Vienna il diritto pubblico europeo accettò il principio della libertà della navigazione di quelli tra i fiumi, che o servono di divisione tra gli Stati o che ne bagnano i territorii per gettarsi al mare. Quindi parecchie convenzioni internazionali, che in appresso saranno particolarmente indicate, furono oggetto di successive stipulazioni fra gli Stati affine di meglio regolare la libera navigazione delle grandi correnti di acqua. I fiumi e le riviere fanno parte del territorio dello stato che attraversano, ma se formano la frontiera tra due stati, la linea di demarcazione passa pel mezzo. Questi stati hanno il comune diritto di servirsi liberamente dei fiumi in conformità di alcune regole ed hanno il comune dovere di rimoverne quegli ostacoli, che ne impediscono la libera navigazione alle altre nazioni.

Giova alla mia particolare trattazione il ricordare succintamente i principii dominanti presso i popoli antichi sopra i fiumi, d'indicare quanto all'ufficio loro di confine ed alla loro navigazione, le modificazioni, che gli eventi politici e il progresso della ragione apportarono nello svolgersi di parecchie civiltà sino al tempo moderno, affinchè io ben consegua il fine, che sempre mi propongo in questi speciali studii, che vo dettando, di rendere, cioè, pratica la scienza tanto ai giovani, che cominciano ad averla in usanza, quanto a coloro, che lontani da lungo tempo dalle scuole non ebbero famigliarità con queste dottrine prima non insegnate.

---

(1) Phillimore, *Commentaries upon International Law*. I, 172, 173.

III.

Dacchè la geografia fisica è venuta coi suoi maravigliosi progressi ad aiutare gli studii politici sonosi dileguati dal sentiero della scienza quegli errori, che ne ingombravano la meta. Oggidi considerando che i fiumi scorrono su territorii della stessa formazione geologica e di simigliante clima il pubblicista non li conta più tra gli ostacoli posti dalla natura a separare e distinguere due o più nazioni.

Il principio della nazionalità, posto a fondamento del nuovo diritto internazionale per sostituire all'empirico ed antiquato sistema dell' equilibrio politico l'altro effettivo dell'equilibrio naturale delle nazioni, non è riposto già nella prevalenza di alcuno degli elementi etnografici, geografici, antropologici, linguistici e storici, dei quali si compone la nazionalità stessa , ma nel loro simultaneo concorso e nella loro coesistenza; talchè la coscienza nazionale, che tutti li predomina, è l'elemento precipuo e determinante del giure di nazionalità. La così detta teoria della frontiere naturali non ha un assoluto valore giuridico assoluto nella scienza del diritto internazionale. Esiste senza dubbio una naturale deliminazione geografica delle nazioni; ma queste indicazioni della natura non sono così costanti e potenti da sopraffare del tutto l'umana espansione, nè così generali da formare una indiscutibile base della topografia politica, e il primo cardine del diritto internazionale. I mari e le montagne, più che i fiumi, sono efficace e naturale divisione degli Stati. È evidentissimo che la Francia è mirabilmente separata dalla Spagna dai Pirenei, l'Italia dalle Alpi, come il Tibet è separato dall' India dalle immense catene dell'Himalaya; che la Manica nelle sue due coste è bretone, come italiani sono l' adriatico e il medi terraneo, scandinavi il Cattegat ed il Sund, e greci i mari Jonio ed Egeo. Invece i fiumi sono il centro o la stazione di una civiltà e non ne formano i limiti; popolati sulle due rive dalle genti di una medesima origine non sono i termini di diverse regioni geografiche e molto meno di differenti nazionalità, onde non possono essere i naturali confini degli Stati moderni.

La linea del Meno, che segna i confini della confe-

derazione germanica, è convenzionale ed artificiale; nè ha forza di separare per sempre l'una parte dall'altra della Germania, essendovi una legge di attrazione, che chiama i popoli della stessa patria a distruggere le innaturali divisioni ed a ricongiungersi in nazionale unità. « Così la natura, che spinge vittoriosamente le cose all'equilibrio obbliga con una energica sanzione le nazioni a costituirsi in grandi famiglie corrispondenti ai rapporti fondamentali del mondo fisico, sull'ordine del quale è fondato il morale politico. Così gli Stati, anche loro malgrado, sono condotti nell'eterna corrente di quell'ordine nel quale trovar si può pace, sicurezza e soccorso scambievole (1). »

I mutamenti politici, che dall'anno milleottocento cinquantanove al milleottocento sessantasei avvennero in Italia, adducendo la ricomposizione della nostra nazionalità, cancellarono gl'irrazionali confini, che dividevano la penisola in più Stati. Il Ticino cessò di essere la frontiera tra il Piemonte e la Lombardia; il Liri ed il Tronto non divisero più politicamente le provincie meridionali dalle romane; il Mincio ed il Po non erano atti a conservare innaturali divisioni tra le nostre genti; chè anzi il Po dà unità all'Italia superiore e il Tevere e l'Arno sono sempre stati le maggiori sedi dell'incivilimento italiano. I confini dell'Amur in Siberia, del Rio Grande nel Messico non sono del pari naturali, ma determinati da eventi politici e militari. Lo stesso potrebbe dirsi del Pruth in Oriente. Come le maggiori città d'Italia, così tutte le capitali degli imperi e dei regni stanno sopra le sponde dei fiumi. Parigi sulla Senna, Vienna e Buda-Pest sul Danubio, Berlino sulla Sprea, Dresda ed Amburgo sull'Elba, Pietroburgo sulla Neva, Mosca sulla Moskowa, Varsavia sulla Vistola, Berna sull'Aar, Londra sul Tamigi, Siviglia sul Guadalquevir, Madrid presso il Manzanare, Lisbona sul Tago, Anversa e Gand sulla Schelda, e fuor di Europa, Tebe, Menfi e il Cairo sul Nilo, Alessandria sul Delta, Ninive, Seleucia, Clesifonte, Mossul, Bagdad sul Tigri, Patna, Benares, Calcutta sul Gange, Babilonia, Bassora sull'Eufrate, Tombucta sul Niger, Nuova Orleans sul Mississipi, Quebec, la capitale del basso Canadà sulle rive del San Lorenzo, Nanking sul fiume giallo.

---

(1) G. B. Romagnosi nella *Scienza delle Costituzioni.*

IV.

Questa verità geografica spiegata dal predominio dei climi sulle immigrazioni originarie dei popoli, che sia discendendo dalle sorgenti dei fiumi, o rimontando dalle foci, presero stanza presso i loro bacini, dà ragione del sistema di alcuni celebri naturalisti, i quali attribuirono le differenze delle razze umane all'azione modificatrice. che esercitano gli elementi della natura. « Così il Cuvier scorse i primi albori della specie umana nelle varietà poste sopra altrettante catene di montagne, e con maggiore verità il Prichard riferì la distribuzione delle varietà della umana specie alle ricche pianure irrigate dai grandi fiumi atti a rendere facili le comunicazioni socievoli. Questo sistema ha il suo riscontro con le prime storie dei popoli, perchè sull'acrocori dell'Himaus vicino le sorgenti dell'Oxo e dell'Yaxarte, ossia nella moderna Battriana, nella contrada bagnata dal Gange, la razza giapetica o indo europea recò ad alta perfezione il più sapiente degli umani dialetti, che con le sue modificazioni fu la lingua madre delle nazioni europee; nella regione fecondata dal Nilo si formarono le lettere e le arti; presso il Tigri e l'Eufrate le nazioni semitiche o siro arabe dalla vita pastorale pervennero al fasto di Ninive e di Babilonia (1). » La giacitura delle razze nei bacini dei fiumi è tal fatto da non mettersi in dubbio e che ancor più specialmente si osserva conciliando insieme lo studio dell'etnografia con quello dell'antropologia e guardando le altre configurazioni delle parti del mondo. La Cina è la regione dell'Yang-tsé-Kiang, dell'Hoang-ho e del King-si-Chunte verso il mezzogiorno, ma non è divisa da questi grandi fiumi. La Siberia è la regione dei fiumi Obi, Jenissei, e Lena, che non la dividono. Il bacino del Mississipi forma la regione degli Stati Uniti, e quello dell'Orenoco la regione della Venezuela. Il basso Canadà può chiamarsi il bacino del San Lorenzo, il quale originando dai cinque maggiori laghi, oltre i minori, cioè il lago Superiore, il Michang, l'Ilurone, l'Eriè, l'Ontario divide, quando forma quasi un mare, lo Stato di Washin-

(1) *Il progresso del diritto pubblico e' delle genti*, pag. 51, XVI.

gton, ma non ne è il confine, benchè sia largo parecchie leghe.

In Europa la Russia può dirsi la regione del Volga, che essendo il maggior fiume del continente europeo non divide in due regioni distinte l'impero dello Czar. Il Danubio, secondo per grandezza in Europa, non è punto un limite tra due regioni, ma germanico nella sua parte settentrionale sino a Vienna, costituisce nella media la regione detta dagli antichi Pannonia e dai moderni Ungheria. La Spagna è la grande regione dell'Ebro, della Guadiana, del Guadalquivir, del Tago, che non distinguono anzi riuniscono gli spagnuoli e i portoghesi. Il bacino formato dalle foci della Schelda, della Mosa e del Reno forma il paese delle Fiandre e dell'Olanda. Impossibile sarebbe la divisione di questa contrada secondo le rive di questi fiumi. La Francia è il bacino della Senna, della Loira, della Garonna e del Rodano. La Germania è il bacino del Weser, dell'Elba e dell'Oder. Il Reno occupato dalla sua sorgente alle foci da stirpi teutoniche è chiamato dai tedeschi Vater Rein ed è fiume tutto germanico.

V.

Pur nullameno i francesi vaneggiatori della così detta dottrina delle frontiere naturali, come hanno a tre lati per confini il Mediterraneo, i Pirenei, l'Oceano, la Manica e le Alpi, vorrebbero spingere il loro ultimo limite sul Reno per avere in possesso, quali eredi dei Galli, il magnifico quadro di più che cinquecentomila leghe quadrate, le quali costituiscono il terreno dell' Europa racchiuso in quei confini da Strabone e da Cesare indicati per quelli dell' antica Gallia. Massimino Deloche, membro della Società imperiale di geografia e della Società imperiale degli antiquarii di Francia nel 1865 con uno scritto sul principio delle nazionalità innalzò a dignità di sistema questa ambiziosa pretesa dei suoi concittadini.

Nel secondo capitolo il detto autore scrisse: « dopo aver mostrato che le affinità di razza debbono presiedere alla ricostituzione degli Stati noi dobbiamo apprezzare la influenza che hanno esercitato e che sono assegnate ad esercitare tuttora nell' applicazione di questo principio le circostanze topografiche, la configurazione del suolo: infine

ciò che si è convenuto di chiamare le frontiere naturali; » e quindi conchiude; « che, se la legge delle razze è destinata a servire di base fondamentale alla rigenerazione dei popoli ed alla nuova distribuzione degli Stati essa dovrà nella delineazione dei territorii combinarsi col principio delle frontiere naturali. Quindi su queste premesse assegna alla sua patria « *il gran quadro naturale formato dall' Oceano, dai Pirenei, dalle Alpi e dal Reno.* » Se pur fosse sostenibile questo accordo del principio antropologico col geografico senza dare maggiore e preminente importanza al sentimento nazionale ed a qualche più eletto elemento, puranco fattore della nazionalità, quale, ad esempio, la lingua, poichè non sempre la stessa stirpe parla il medesimo idioma, e invece la storia ci prova che diverse stirpi possono parlare una medesima lingua e più favelle esser parlate dalla medesima gente, l' autore non dimostra per quale principio giuridico il suolo dovrebbe soprastare al sangue e non questo all' altro. L' esperienza invece ci addimostra che le affinità di razza meglio che il suolo uniscono le nazioni, come vi ha più parentela ed amicizia tra le genti tutte della stessa origine di famiglia, che non tra quelle contermini.

VI.

Un esame anche rapido della ripartizione dei popoli sulla terra ci fa avvertiti che più notevole è la loro ripartizione per razza, anzichè per giacitura geografica. Ed invero senza toccare l' arduo problema dell' origine delle specie e della loro unità o moltiplicità, oltre le grandi ripartizioni dell' uman genere in razze principali è innegabile la loro suddivisione in tante varietà distinte per numero ed anche per la qualità dei caratteri fisici e morali. I naturalisti e gli antropologi ci additano per esempio quattro gruppi etnografici, tre dei quali derivano in Europa dal ceppo indo europeo. Il primo gruppo è il greco slavo, al quale appartengono le nazionalità, russa, polacca, tzekomorava, serba o jugoslava e greca. Il secondo teutonico, che si compone delle nazionalità alemanna ed inglese; il latino formato dalle nazionalità, francese, italiana e spagnuola. Il quarto è il gruppo scandinavo, che comprende le popolazioni di Danimarca, Svezia e Norvegia.

Sonovi poi nazionalità di second' ordine, le quali sono frammenti staccati di gruppi asiatici o miscuglio poco considerevole di parecchi popoli fusi in modo da presentare fisonomia loro propria. Questi sono i Rumeni, fusione slavo latina, la fusione dei Magiari, Unni, Slavi e quella dei Turchi. « Le razze, io scrissi altrove, rappresentano nel mondo delle nazioni la parte della famiglia nella società civile, e come l'amore e la simpatia si conservano nei domestici lari, così eguali affetti si conservano tra i popoli di eguale origine (1) ». Accade che quando tali affinità operano attrazione tra membri della stessa origine frazionati in più società politiche o si destano antipatie nazionali tra popoli diversi e costretti ad una sola comunanza politica, gli Stati soffrir debbono aumento o scissura, secondo queste conformità o disformità di sangue per rispetto alla legge della naturale spontaneità della loro politica formazione. In osservanza della duplice azione di questa forza centripeta e centrifuga, come era mostruoso che l' Austria avesse sudditi italiani, slavi e magiari, onde di molto fu ridotta la grandezza territoriale di quell' Impero e la dinastia di Asburgo coll' unione personale cerca di conservarsi la corona di Santo Stefano, mentre gli odii tra l' elemento slavo e l' italiano accendono in Dalmazia faville di guerra civile, così del pari sarebbe mostruoso che l' omogeneità delle razze teutoniche fosse infranta per porsi la Francia a cavaliere della linea di un fiume.

VII.

Pur nullameno i Francesi troppo amanti della geografia pongono tra le nazionali la così detta questione del Reno, e se potessero, cercherebbero la sponda destra di quel fiume con lo stesso buon diritto, col quale contro i patti scritti e la nazionalità italiana posero novelle tende sulle rive del Tebro.

La stampa di quel paese prima di essere occupata della trasformazione avvenuta nel regime imperiale da luglio in appresso, rinfuocava di tratto in tratto la pretesa di conquista, ed i partiti le davano esca, ponendo in forse

(1) V. *Il Progresso del Diritto pubblico e delle genti*, VI, pag. 14.

soltanto l'ora e non la opportunità dell'attacco. Napoleone terzo era dal partito militare eccitato a fare un'altra cavata di sangue al suo popolo per non cadere nel pericolo del costituzionalismo. E mancò poco che il guanto di sfida non fosse stato gettato all'Alemagna vincitrice sul campo di Sadowa. Gli allori della stirpe di Arminio turbano i sonni de' figli di Brenno.

I repubblicani per tema di esser detti cattivi patrioti ponevano tra i loro principii il gran conquisto, mormorando a bassa voce al popolo, che a tanta impresa fosse mezzo unico e indispensabile la rivoluzione.

I legittimisti entravano pure nel coro solfeggiando i ricordi di Carlo Magno, di Filippo Augusto e di Luigi XIV, e ponendo a patto peraltro di tal guerra il ripristinamento della legittimità, condizione necessaria della grandezza francese e solo istrumento di ogni ferma conquista. La borghesia, tra orleanista ed indifferente, tentennava alcun poco, calcolando sul listino della borsa l'enormità della spesa, il rischio dell'intrapresa e l'incertezza del pericolo (1). La poesia aveva idealizzata la follia del gran cimento. Beranger aveva fatto dimenticare Boileau, che dipinse il corruccio di quel fiume al passaggio delle armate francesi, e simulando nei suoi canti una insussistente simpatia nazionale aveva detto:

Le Rhin aux bords ravis à ta puissance
Porte a regret le tribut de ses eaux
Il crie au fond de ses roseaux:
Honneur aux enfants de la France!

Ma il Reno non rimpiange la Francia « La rivoluzione ha potuto imporgli i suoi principii, scrive il Proudhon, perchè il diritto è più forte della fatalità; ma non gli ha reso il cuore francese (2). » Questo ingegno eminente, che tra i suoi molti paradossi analizzò le antitesi e le miserie dell'epoca moderna, facendola da profeta della rivoluzione sociale avvenire, lasciò oltre la tomba alcuni frammenti dal titolo *La Francia ed il Reno,* che furono stampati or sono

(1) Vedi Proudhon, *La France et le Rhin.*
(2) Pag. 54.

tre anni (1). In questi con argomenti storici, etnografici e antropologici in parte svolse ed in parte enunziò le seguenti proposizioni: 1.° che non è dato di far ritorcere il cammino alla storia; 2.° che non si acquista una frontiera contro la resistenza ostinata degl'indigeni; 3.° che la resistenza del Reno al possesso francese è il titolo più autentico della nazionalità olandese e belga· 4.° che una guerra senza risultamento, senza altro fine che quello di provarsi con un nemico è la più odiosa di tutte le guerre; 5.° che non vi hanno limiti naturali per gli Stati. A parte l'opera imperfetta, perchè postuma, e la dottrina non accettabile delle antitesi o degli antagonismi, che dagli ordini economici egli trasfuse negli ultimi anni di sua vita nei suoi studi politici, il libriccino è pieno di buone idee e di scelta erudizione. Non poco merito è per un francese di aver combattuta la passione innata del suo popolo di ottenere la supremazia dell'Europa e il possesso del Reno, e di aver scritto questi savi pensieri: « L'esperienza dei secoli e le grandi idee della rivoluzione a noi hanno insegnato che la nostra missione sul globo ha cambiato di mezzi come di natura; che non è più un grande impero francese o alemanno che si tratta di fondare; ma la libertà e la filosofia, che noi dobbiamo far rifluire verso l'Oriente. Per quest'opera non è superflua l'alleanza di Ezio e di Meroveo, del Gallo e del Franco, e che se qualche pensiero minaccioso per la libertà del mondo potesse sorgere, esso non sarebbe più dall'una parte o dall'altra del Reno, ma sopra il Niemer (2). »

VIII.

Il Reno è tanto germanico, come egiziano è il Nilo, caldeo l'Eufrate, ebreo il Giordano e Slava la Vistola, esso quindi non appartiene ad alcuno Stato, traversa e tocca dal sud al nord la Svizzera, l'Austria, il Würtemberg, Baden, la Francia, la Baviera, l'Hesse, il Nassau, la Prussia, e la

---

(1) Œuvres posthumes de P. J. Proudhon, *France et Rhin*. Paris, librairie internationale, 1867.
(2) Pag. 89.

Olanda, fu il teatro di grandi fatti storici, ma sfugge all'ufficio di essere confine naturale tra più Stati. Il Reno arrestò la conquista latina, spinse alla caduta l'impero d'Occidente, fondò e poscia respinse, la monarchia dei Franchi nella Gallia, servì allo stabilimento dell'Impero di Carlomagno, a quello della feodalità, fu la via delle crociate, la sede dell'arte gotica e della invenzione della stampa, fu il campo di trionfo della riforma e la bilancia del potere tra Carlo Quinto e Francesco I.°, infine inciampo alla Francia e dalla Spagna nei loro disegni di monarchia universale. Il Reno registrò il trattato di Westfalia, si negò a Luigi XIV, rivolse le sue onde minacciose, mediante la confederazione di guerra del 1815, contro l'impero di Napoleone, sfuggì a Luigi Filippo, che non osò di accettare il Belgio nel 1831, e forzò Napoleone terzo ad abdicare il suo potere personale, anzichè di tentare l'applicazione della teoria delle frontiere naturali.

Posto il rispetto del principio della nazionalità i fiumi in generale non sono più considerati quali confini delle nazioni. Il Reno specialmente non è più soggetto di una quistione internazionale tra la Francia e la Germania. Essa oggidì è dato a guardia contro la supremazia francese a cinque libere nazioni, con le quali nel dì della prova se ne schiererebbero altre; la Prussia che seco trarrebbe le forze della Germania, la Baviera, la Olanda, il Baden ed il Belgio.

Alcune reminiscenze storiche più non servono ai nuovi tempi. La Francia può ricordarsi del confine del Reno, come di quello dell'Impero di Carlomagno che era posto sull'Ebro, nella stessa guisa che gl'Italiani possono ricordarsi che i romani posero a confine del loro massimo impero tre o quattro grandi fiumi del mondo, il Reno, il Danubio, il Tigri, e l'Eufrate. Ma l'utopia della frontiera renana più non travaglierà quel popolo, che nelle abitudini della libertà smetter deve la passione della conquista e della dominazione. E possa la Francia nei suoi nuovi destini rammentarsi la sentenza del Proudhon: « una nazione dev'essere indirizzata a seconda delle sue attitudini. La nostra non la è punto. Essa non ebbe che alcuni istanti di libertà » (1).

---

(1) Pagina 75, ivi, §§ *Decadence française.*

IX.

Nè miglior ragione alle pretese francesi sul Reno sarebbe, dopo la voglia nazionale di arrotondirsi, come usano dire, quella dei confini militari, strategici e di difesa. Questo principio antifraterno supporrebbe la guerra permanente e di conquista tra i popoli e l'una gente sempre parata contro l'altra. L'arte militare seguendo poi le trasformazioni nascenti dal perfezionamento e dal mutamento dei mezzi di guerra non presenta criterii esatti ed invariabili per conoscere sin dove l'opportunità della difesa stender dovesse la sovranità di uno Stato. Tanto è vera la mutabilità della importanza delle linee strategiche e la loro indecisione che grandissimo è l'abuso, che si fece della loro estensione.

I tedeschi tentarono di spiegare scientificamente e con astruserie il loro ingiusto conquisto delle terre italiane. Essi parlarono di un diritto storico, come se quaranta o cinquanta anni di sanguinoso possesso della signoria di un popolo invalidar potesse l'imprescrittibile diritto di ogni popolo di darsi un governo nazionale e spontaneamente ubbidito, ed infine mandarono al palio per le gazzette una pretesa strategica, che la linea del Mincio fosse indispensabile alla difesa nonchè dell'Austria della Germania tutta. Ciò che provò l'aperta menzogna di questa necessità di difesa fu l'alleanza politica per vincer l'Austria tra l'Italia e la Prussia, che faceva parte della Confederazione germanica, affin di ridurre la comune nemica delle due nazionalità. Onde se a noi non avesse fatto difetto la scienza de'duci nella guerra dell'anno sessantasei, a compiere l'allegra vendetta delle razza latina contro la tedesca cantata dal poeta saremmo giunti sotto le mura di Vienna a render l'ingrata visita al secolare nemico d'Italia, che distrusse le nostre messi, insanguinò le nostre contrade, ma non vinse o domò il valore latino con le siepi d'armi e l'uso del bastone. Questa speciosa dottrina de'confini militari se pure accettata avrebbe per conseguenza di soprapporre le forze di un popolo all'altro. Così se l'Austria per ragione di difesa pretendeva di stare armata sul Mincio, l'Italia per egual difesa avrebbe dovuto ambire il possesso della pendice tedesca delle Alpi.

Della irragionevolezza ed ingiustizia de' confini militari, se diversi da quelli, su i quali si circoscrive la coscienza nazionale di una società politica, discorsero per minuto alcuni pubblicisti. Ed io qui reco una pregevole autorità, che si riferisce al tema del Reno e coetanea al periodo storico in cui maggiormente i re incrudelivano nelle guerre di conquista. Il Fénélon, predicando la legge di carità che deve regolare le relazioni dei popoli come quelle degl'individui, scrisse a cagione delle guerre da Luigi XIV mosse per l'ambizione di conquistare le così dette frontiere naturali della Francia. « Etrange regle! Par les convenances on ira de proche en proche jusqu'à la Chine. Voudriez-vous qu'un voisin vous prît tout ce qu'il croirait commode pour sa sûreté? Votre sûreté n'est point un titre de propriété pour le bien d'autrui. La vraie sûreté pour vous c'est d'être juste, c'est de conserver de bons alliés par une conduite droite et moderée (1). »

Ciò riferendo, io pur non nego l'importanza di certi punti geografici, nei quali una forza militare accampata sarebbe di grande impedimento vuoi alla libertà, vuoi allo svolgimento degl'interessi economici degli altri popoli. Ad esempio l'istmo di Suez, che fu il punto strategico del mondo primitivo dopo il tentativo di taglio fatto dal Lesseps riprende grande importanza, e nel caso di consolidamento o di risoluzione dell'impero ottomano ne dovrebbe essere neutralizzato il passaggio; ma mi sembrano esagerati alcuni assiomi della cieca fiducia dell'ingegno militare nella forza materiale delle armi più che nella ragione del loro uso. Tra questi ad esempio rammento quell'uno di Napoleone I, che disse: Sarebbe diventato padrone del mondo quegli che lo fosse stato di Costantinopoli.

Dalle cose sinora discorse resta dimostrato che i fiumi oggidì più non sono certo e natural limite degli Stati, che le grandi catene di montagne ed i grandi mari soltanto, quali la Manica, il Mediterraneo e l'Oceano atlantico dividono realmente le nazioni, benchè non sempre ben distintamente, che posto il principio della nazionalità, l'etnografia e l'antropologia sono elementi secondari della formazione e ripartizione degli Stati composti secondo le loro leggi spontanee e naturali di coesistenza, e che il Reno, in con-

(1) *Examen de conscience sur les devoirs de la royauté.*

formità di questi principii di diritto internazionale, contro ragione e giustizia sarebbe argomento di una guerra sciagurata tra la gente francese e l'alemanna.

X.

Ben altrimenti la navigazione dei fiumi è degno argomento della scienza e della politica, e tengo in maggior conto di svolgere storicamente e razionalmente i principii direttivi di questo tema per quindi esaminarne la pratica applicazione nell'ultimo atto internazionale sulla materia, ossia nella convenzione conchiusa a Mannheim il dì 17 ottobre 1868 tra i Paesi Bassi, il granducato di Baden, la Baviera, la Francia, il granducato di Hesse e la Prussia sulla libera navigazione del Reno.

Scarse sono le notizie della legislazione sancita dai popoli antichi sulla navigazione dei fiumi, che a noi la storia tramanda. L'India costretta all'immobilità dal suo regime teocratico, condannava con le sue leggi religiose le caste all'isolamento; ma non interdiceva il commercio marittimo, anzi ne legittimava l'esercizio. Benchè il codice di Manù (1) vietasse di passar l'Indus e di valicare il mare, questo divieto non fu mai osservato a rigore. Gl'indiani sono descritti per navigatori nei Vedas, il più antico dei loro libri sacri. Il mare stabiliva per loro una facile comunicazione con l'Arcipelago, la Persia, la Cina, l'Arabia e le coste orientali dell'Africa. Per questa postura geografica il fiume era per gl'indiani una via di commercio e il Gange era da loro appellato il fiume sacro. Non è noto alcun simbolo, che spieghi il valore di questo nome.

Gli Egiziani del loro maraviglioso fiume, che irriga i loro campi e produce abbondante fertilità, fecero molta estimazione. Essi rendevano ossequio all'acqua considerata quale elemento sotto il nome di Osiride, come i Fenici sotto il nome di Dago, metà uomo e metà pesce. Il Nilo dovette aprire molte relazioni commerciali tra le genti, se lice argomentarlo dal pensiero de' Faraoni, ch'ora si ram-

---

(1) Leggi di Manù, VIII, 157.

menta a ragione de' lavori dell' istmo di Suez, di ricongiungerlo con un canale al Mar Rosso.

I Persiani rimasti estranei al commercio si discostavano dal mare e non navigavano nei fiumi per divieto sancito da un'antica legge dei Guebri. Questa, nota il Montesquieu, avrebbe rovinato il commercio di un altro popolo, ma non era di alcun danno per i persiani, che non avevano fiumi atti alla navigazione, se ne togli il Kur al confine dell' impero (1). Per tema dei pirati, narra Erodoto, che i persiani resero inatta alla navigazione la foce del Tigri. Lo stesso storico narra pure minutamente l'esplorazione dell' Indus fatta da Seylax per ordine di Dario, la quale dischiuse al commercio una propizia via tra l' Occidente e l' India. La Grecia non è solcata da grandi corsi d'acqua.

I Greci ebbero pure in venerazione i corsi d'acqua. Gli Ateniesi veneravano l' Illisso come gli Sciti il Danubio e i Messageti il Tanai.

Devesi a Seleuco Nicanore il disegno di ricongiungere il Mar Caspio al Ponte Eusino (2) per un canale.

Alessandro vincitore dei Persiani e dei Babilonesi in omaggio ai principii della libera navigazione fece distruggere gli ostacoli innalzati da questi popoli alle foci del Tigri e dell'Eufrate.

Gli stessi Romani avevano per le acque fluenti sulle terre da loro conquistate una certa venerazione. Cesare nel passare il Rubicone votò alle sue acque un gran numero di cavalli, che lasciò al libero corso sopra i prati, che lo costeggiano. I Romani minacciarono nella vita Nerone quando seppero ch' egli erasi bagnato nella fontana dell'acqua Marzia. Non puossi altrimenti spiegare questa antica venerazione per i fiumi e le sorgenti che per la loro stessa natura, sia che si guardi l'effetto salutare delle pioggie e di alcune inondazioni periodiche, sia la perennità dei loro corsi. « Quest'acqua limpida, che sgorga dal seno della terra e incessantemente si succede, è un' immagine vivacissima dell' incognito e dell' eternità; chi può produrre questa rugiada, che infresca i nostri prati? Donde viene questo fiume? Donde esce questa sorgente così benefica

(1) *Esprit des Lois*, lib. XXIV, c. 26.
(2) Plinii, *Hist. Nat.*, lib. VI, c. V; *Pardessus, Recueil*, I, XLIII.

per tutto ciò, che respira e che corre sempre.... sempre? Perciò l'unione armoniosa che regna tra la terra e l'acqua maravigliò i primi uomini, ed il ricordo dei vantaggi che ne ritraevano sviluppò in essi l'idea del benefizio. La superstizione presa nella sua origine non è forse che un eccesso di riconoscenza. » Così spiega ingegnosamente il Dalloz l'idolatria dei popoli antichi per le acque (1).

XI.

Ma io tralascio ogni altra erudizione ed esporrò succintamente i principii della legislazione romana in ordine ai fiumi. L'universalità di quelli proclamati dai giureconsulti latini fece sì che attraverso tanti secoli servono ancora di fondamento alle leggi moderne. In grazia della stessa universalità molti principii di ragion naturale e delle genti, che prima imperavano o nel diritto civile del popolo romano o nel diritto pubblico sopravvissero allo sfasciamento dell' impero e pervennero ad essere un *vinculum juris* tra le nazioni, quando la pluralità degli Stati e il giure internazionale si sostituirono alla tendenza per la monarchia o pel dominio universale, ch'è il carattere distintivo della storia dei popoli antichi.

Se molteplici sono i punti di contatto tra il diritto civile e il pubblico, il naturale ed il positivo, ancor maggiori sono le analogie, che in questa speciale materia delle acque esistono tra le ragioni della legge civile e della internazionale.

Gli stessi canoni, che la ragione desunse dalla natura per determinare la destinazione delle acque rispetto ai proprietarii delle rive del fiume, servirono per le relazioni di più Stati divisi da un corso di acqua, talchè il diritto internazionale attinse alle sorgenti della legge romana. È importante di non perder di vista questo nesso tra l' un diritto e l' altro, il quale si spiega dal predominio degli elementi della natura tanto sopra l'animo degl' individui che nella coscienza collettiva di uno Stato.

I Romani escludevano l' idea di proprietà, tanto per i

---

(1) Dalloz, *Repertoire de legislation*, tom. dix neuvième, chap. I, pag. 314.

particolari che per lo Stato, dell' *aqua profluens*, la quale era considerata come una cosa a tutti comune. *Et quidem naturali jure communia sunt omnium hæc : ær, aqua profluens et mare et per hoc litora maris* (1). Essi deducevano questa destinazione pubblica dalla natura particolare delle acque *res nullius, juris gentium*, perchè cessa il diritto di proprietà là dove l' uomo non può imprimere l' orma della sua volontà, della sua forza, del suo ingegno. Il corso d'acqua è composto, secondo la dottrina romana di tre parti: *flumen, fluor aquæ*, o fiume, il letto *alveus*, e le rive o sponde, *ripæ*, delle quali la prima è la parte maggiore (2). Purchè l'acqua fosse corsa liberamente e continuamente in un alveo con sponde regolari (*naturalem cursus sui vigorem tenens*) era sottratta ad ogni idea di dominio, quale ne fosse il volume e il corso. Per l' applicazione rigorosa di questi principii anche i canali scavati dalla mano dell'uomo per fare un pubblico corso d' acqua erano di uso comune. *Si fossa manufacta sit per quam fluit publicum flumen, nihilominus publica fit et ideo si quid ibi fiat in flumine publico factum videtur* (3). Invece i corsi di acqua mancanti della continuità, delle sponde e di un alveo regolare erano privati. *Flumina quædam publica, quædam non; publicum flumen esse Cajus definit quod perenne sit. Hæc sententia Cassii, quam et Celsus probat videtur esse probabilis.* (Ulpiano) (4).

Ciò posto, non dipendeva la pubblicità di un fiume dall' essere o non navigabile, ma dalla perennità delle sue acque. Il dominio che lo Stato aveva su questi corsi di acqua era semplicemente limitato ad un alto diritto di polizia per garantire a tutti l'uso comune di queste vie naturali, *res publicæ jure naturali*, a differenza delle cose pubbliche solamente per *jure civitatis*, delle quali lo Stato aveva una vera proprietà, benchè l' uso fosse di tutti, quali i teatri, i bagni ecc.

I diritti del pubblico sopra le rive dei fiumi risultavano dalla stessa loro natura: *Riparum quoque usus publicus est juris gentium sicut ipsius fluminis: itaque navem*

---

(1) Sez. I. I, De rer. *div.* 2, I.
(2) C. J. L. 30, § 2, De acq. rer. dom. 41, L. 7, § 5, D. eod.
(3) L. I, § 8, D. de flum. 43, 12.
(4) L I, § 3, D. de flum. 43, 12.

ad eas applicare, funus arboribus ibi natis religare, onus aliquod in his reponere cuilibet liberum est sicuti per ipsum flumen navigare. Sed proprietas earum illorum est, quorum prædiis adhærent. I proprietarii delle rive per questa naturale destinazione dei corsi delle acque erano sottoposti a parecchi inconvenienti, da' quali erano ricompensati col diritto di godere delle acque chiedendone il permesso al Pretore, il quale doveva negarlo se la diminuzione del volume di esse avesse recato nocumento alla navigazione. Decreti e Senatus-consulti fissavano i casi nei quali era lecito il prender acqua (1).

Erano pure ricompensati dal diritto di poter profittare del letto abbandonato, dall'accrescimento per alluvione e dalle isolette formantesi nell'alveo, secondo le particolari disposizioni relative ai tre casi di formazione delle medesime esposte da Pomponio (2). Io credo superfluo al mio tema di esporre diffusamente le altre particolari disposizioni della legge romana, le quali comechè passarono nel diritto bizantino diventarono in massima parte la legislazione universale dei popoli moderni. Se non che noto che la patria mia rinnovando la sua legislazione civile sancì nel titolo dell'accessione delle cose immobili i principî, che il codice Albertino aveva raccolti dalle consuetudini lombarde per meglio favorire la navigazione ed il commercio di trasporto, talchè questa parte della legislazione civile nazionale anche sopra le altre per bontà e libertà si distingue (3). Basta l'indicazione di quei soli principî, che passarono poscia nel diritto internazionale, in cui gli Stati sono posti in vece degl'individui quanto agli oneri ed ai diritti inerenti alla qualità di confinanti con le rive dei fiumi.

Infine secondo il diritto romano essendo riconosciuto allo Stato il dovere della manutenzione delle rive dei

---

(1) L. 2. D. de flum. 43, 12. *Pomponius. Quominus et publico flumine ducatur aqua, nihil impedit, nisi Imperator aut Senatus vetet, si modo ea aqua in uso publico non erit, sed si aut navigabile est aut ex eo aliud navigabile fit non permittitur id facere.*

(2) L. 30 § 2. D. de aqui. rer. dom. 41, I: *Tribus modis insula in flumine fit: uno cum agrum qui alvei non fuit amnis circumfluit; altero, cum locum, qui alvei esset; sicum relinquit et circumfluere coepit; tertio, cum paulatim colluendo locum eminentem supra alveum fecit et eum alluendo auxit.*

(3) Vedi C. C. Libro II Tit. II Seg. I. *Del diritto d'accessione relativamente alle cose immobili* dall'art. 453 all'art. 456.

fiumi, erano costruiti a spese del Pubblico Tesoro i canali, le dighe, le grandi arginazioni e le escavazioni. Una imposta sulle mercanzie esportate ed importate (*titulus navium*) compensava tali spese e quelle di esercizio. Queste attribuzioni secondo il Codice di Teodosio spettavano al prefetto del pretorio ed al prefetto della città (1). Per essere queste opere fatte a causa di pubblica utilità, nessuna indennità spettava ai particolari, che se ne dicessero danneggiati. Le opere proposte e costruite dai privati per loro speciale utilità sopra i fiumi pubblici dovevano essere autorizzate dall'amministrazione pubblica, essendovi l'interdetto e la demolizione per quelle costruite abusivamente ed in danno pubblico (2).

Ciascun vede la naturalezza e giustizia di queste norme del diritto romano brevemente riassunte, come appresso, dal Carathéodory nel suo pregevole lavoro sopra i corsi di acqua.

« L'acqua *profluens* è considerata presso i Romani come una cosa a tutti comune. L'idea di proprietà n'è completamente esclusa tanto per lo Stato che per i particolari. Tutti i corsi di acqua senza eccezione sono considerati come pubblici, anche una grande parte di quelli, che non sono navigabili. La libera disposizione dei proprietari confinanti con le rive non è ammessa che solamente per i *flumina torrentia*.

La navigazione è libera per tutti; lo Stato esercita solamente un diritto di alta polizia per assicurare il libero uso di queste vie naturali di comunicazione.

I confinanti delle rive godono infine di alcuni vantaggi che la legge loro concede in vista dei disagi, che la vicinanza di un corso di acqua generalmente produce e non in vista di un qualsiasi diritto. È un principio, che infatti dovrebbe adottarsi come il solo compatibile col buon senso e la verità storica: ogni obbligazione deve necessariamente produrre con essa un vantaggio; è per conseguenza giustissimo che gli Stati confinanti con le rive godano di alcuni esclusivi privilegi. È questa la sola vera spiegazione dei diritti de' confinanti (3). »

---

(1) C. Theod. 14, 27, 2.

(2) L. 7. D, ne quid in loco publico, 43, 8. Julianus: *Ita qui adversus edictum praetoris aedificaverit tollere aedificium debet; alioquin inane et lusorium praetoris imperium erit.*

(3) Pag. 75.

Il Carathéodory propugna nella parte teorica del suo libro la piena adozione nel diritto positivo internazionale della dottrina romana, poichè altre teorie ed altri sistemi trionfarono così nella scienza che nei trattati de'secoli scorsi.

XII.

Nel medio evo fuvvi una rivalità tra la dottrina romana ed il sistema ora pienamente andato in disuso: *che ciascun Stato fosse proprietario della parte del fiume che possedeva*, disponendone a suo piacimento, senza riguardo per i possessori inferiori e superiori. Il diritto germanico feudale aveva adottati tutti i principi romani, che tosto furono adulterati dai giureconsulti esageratori dei diritti della regalía imperiale, estesi alla proprietà dei fiumi. La celebre costituzione di Federigo I, proclamata solamente in Lombardia e non avente vigore in Alemagna, poneva i fiumi navigabili o che erano resi tali tra i diritti regali dell'imperatore, con podestà al medesimo di mettere imposte. Benchè nel fatto la legge non riconoscesse che questo solo diritto d'imposizione, pur nullameno la dottrina formulò più rigorose conchiusioni. Dall'un canto vi furono giureconsulti, che propugnarono la piena proprietà dello Stato sopra i fiumi considerati come *proprietas principis*, dall'altro canto opinarono altri che pur concessa e riconosciuta siffatta proprietà nello Stato, questo dovesse lasciare il libero uso dei fiumi ai cittadini.

Durante i secoli decimosesto e decimosettimo la scuola aveva dimenticata la prima dottrina e la controversia vigeva soltanto tra i partigiani della teoria della regalità, che trar volevano dalla legislazione sopra i fiumi i maggiori provventi finanziari, ed i seguaci del giure romano, che combattevano simile esuberante fiscalità. E per vero a tale postulato dottrinale corrispondeva lo stato della legislazione, perchè i sovrani facevano del transito fluviale sorgente di pecunia con tariffe ripiene di diritti di fermata, di scalo, di rilascio forzoso e di altre vessatorie prescrizioni.

XIII.

In tali condizioni trovò Grozio la scienza quando egli dettò il suo trattato *De jure belli ac pacis;* e quindi la dottrina, che egli formula risente alquanto delle idee imperanti e del metodo adottato di stabilire sul fatto il diritto e di sorreggerlo coll'autorità dei classici scrittori.

Il pubblicista olandese riconosce come superstiti al diritto di proprietà stabilito dopo la primitiva comunione de' beni due diritti, l'uno della necessità, sul quale egli fonda le abusive facoltà dei belligeranti cotanto riprovate dalla scienza moderna, e l'altro del diritto di uso innocente, il quale, secondo lui, consiste nel far partecipare altri delle cose nostre, quando a noi siffatta partecipazione non rechi danno. Poste alcune autorità di Cicerone, Seneca e Plutarco, egli scrisse: « Quindi è che un fiume, in quantochè fiume, appartiene in proprio al popolo nei limiti del quale scorre od a quello sotto il potere del quale si trova questo popolo. Così gli è permesso di gettarvi una diga, e a lui appartiene tutto ciò che nasce nel fiume. Ma questo, considerato come acqua corrente, resta comune al punto di vista del diritto di bevervi ed attingervi (*E. quædam, Digest. de rer. divis.*) » E posti altri brani di poeti dell'antichità continua: « Così è che i territori, i fiumi e le porzioni del mare che potrebbero diventare la proprietà di qualche popolo debbono essere aperti a quelli, che hanno bisogno di un passaggio per cause legittime; per esempio, perchè scacciati dalla loro patria cerchino terre inoccupate, o perchè vogliano far negozi con una nazione lontana, o perchè volessero rivendicare in una giusta guerra ciò che loro appartiene (*Bald. III, consil.* 293). Il motivo è qui il medesimo dell' esposto avanti, perchè la proprietà ha potuto essere introdotta sotto la riserva di un simile uso utile a quelli, che se ne servono e non nocivo a quelli che lo permettono. Così i fondatori della proprietà debbono essere considerati come se avessero preferito che così fosse (1). » Questa speciosa dottrina riposta nel principio che tutte le volte che una nazione ritrae un grande vantaggio da un fatto senza cagionare ad altro un grave danno abbia il

(1) Lib. II, cap. II, XI e XII,

diritto di commetterlo, e che quindi le vie di comunicazioni, quali cose *utilitatis innoxiæ*, fossero comuni a tutti al segno che il sovrano d'un paese non potesse rifiutarne l'uso agli altri popoli, fu ripetuta e divulgata da tutti gli imitatori dell'olandese. Essa, poco solida quanto all'ammettere la proprietà delle acque, riconosceva peraltro che le vie terrestri e le acque sono assegnate per servire alla riunione delle genti, al commercio ed al progresso.

XIV.

Il Vattel riproduce la stessa dottrina del Grozio. Nel volume primo scrive: « Quando una nazione s'impadronisce di un paese per farne la sua dimora, occupa tutto ciò che il paese racchiude, terre, laghi, rive, ecc. Ma può stare che questo paese sia terminato e separato da un altro per un fiume. Si chiede a cui esso apparterrà. È manifesto per i principii, che noi abbiamo stabiliti nel capitolo ottavo, che deve appartenere alla nazione, la quale prima se ne fece padrona. Non puossi negare tal principio; ma la difficoltà sta nel farne l'applicazione. Non è facile decidere quale delle due nazioni vicine sia stata la prima ad impadronirsi di un fiume che le separa (1). » E perciò stabilisce alcune regole. Quindi pone pel rispetto dei diritti dei confinanti inferiori col fiume il divieto di costruire opere, che devierebbero il corso delle acque o ne diminuirebbero il volume (2).

Nel secondo volume lo stesso scrittore ripete la dottrina del *diritto d'uso* o *della utilità innocente.*

« Si chiama uso innocente o utilità innocente quello che si può trarre da una cosa senza cagionare nè perdita nè fastidio al proprietario; e il diritto di *uso innocente* è quello che si ha a tale utilità od uso, che può trarsi dalle cose pertinenti ad altre senza loro cagionare perdita od incomodo. Io ho detto che questo diritto deriva dal diritto alle cose d'uso inesauribile. In effetti una cosa, che può essere utile a qualcuno senza perdita ed incomodo

---

(1) Vattel, *Le droit des gens*, tom. I, chapitre XXII, *Des fleuves, des rivières et des lacs.* Sez. 266. *D'un fleuve qui separe deux territoires.*

(2) Ivi, Sez. 271. *Des ouvrages tendant a détourner le courant*, Sez. 272. *Ou en général préjudiciables aux droits d'autrui.*

pel proprietario, è per questo riflesso di uso inesauribile, ed è per questa ragione che la legge naturale vi riserva un diritto a tutti gli uomini, malgrado l' introduzione del dominio e della proprietà. La natura che assegna i suoi doni a comune vantaggio degli uomini, non soffre che sieno sottratti ad un tal uso, che possono fornire senza qualsiasi pregiudizio del proprietario e lasciando sussistere tutta l'utilità ed il vantaggio ch'egli può ritrarre dai suoi diritti » (1).

XV.

In applicazione di questa teoria dominante nell' epoca della riforma potevasi rinunziare per convenzione all'esercizio di questo uso innocuo e lasciar pieno al proprietario il dominio di un fiume; e così fu nel trattato di Westfalia (1648). Riconosciuta dalla Spagna dopo una lotta ostinata di ottanta anni l'indipendenza delle sette Provincie unite, fu stipulato che la foce della Schelda, via principale del commercio delle dieci provincie cattoliche ancor poste sotto il governo spagnuolo dovesse, restar chiusa alle Provincie unite (2).

In seguito le provincie cattoliche dei Paesi Bassi furono col trattato di Utrecht (1713) sommesse ad una servitù militare in favore delle Provincie unite, ed il trattato di confine del dì 15 novembre 1715 tra l'Austria, la Gran Bretagna e l' Olanda sancì che parecchie città riceverebbero guarnigione olandese. Nel 1783 Giuseppe II per emancipare il Belgio dalla servitù commerciale, poichè il commercio di Anversa era del tutto rovinato da quel patto, domandò la navigazione della Schelda per i suoi sudditi, mediante l'offerta della rinunzia della padronanza militare, non potendo egli vedere « che uno dei più belli fiumi del mondo fosse chiuso al commercio, e che la politica

(1) Vattel. Tom. II. Chap. IX. *Des droits qui restent à toutes les nations, après l'introduction du domaine et de la propriété* § 127. *Du droit d'usage innocent.* Si può anche leggere il Puffendorf, predecessore del Vattel: *De jure natu. et gent.*, lib. III. cap. III. § 3-6.

(2) Koch. *Histoire des traités de paix*, I, 84, 483. E. Carathéodory. *Du droit international concernant les grands cours d'eau.* Chap. VI. — *Des temps modernes jusqu'au Congrès de Vienne*, p. 99.

avesse privi i suoi sudditi di vantaggi, de' quali la natura li aveva voluto gratificare ».

Sorta una contestazione diplomatica, gli Olandesi ricorsero alla mediazione della Francia, la quale terminò col trattato di Fontainebleau sottoscritto il dì 8 novembre 1785. Per questo atto internazionale furono infrante le barriere militari, ma riconfermate le stipulazioni del trattato di Westfalia, cioè quelle recanti la chiusura della Schelda per le Provincie belghe da Saftingen al mare. Mirabeau in questo tempo propugnò le ragioni dell'Olanda con l'opera speciale *Doutes sur la liberté de l'Escaut* nella quale anzichè propugnare assolutamente la chiusura alla navigazione di quel fiume ne condizionò la libera navigazione per l'Europa alla piena ed assoluta indipendenza del Belgio.

Si legga il relativo brano della quarta lettera, che reca onore alla memoria del grande oratore, il quale predisse quanto era nei futuri destini politici del Belgio.

XVI.

In questa condizione di cose sopraggiunse la rivoluzione francese. Il predominio della razza latina nei destini di Europa richiamò l'importanza del diritto romano, e l'indole cosmopolitica e conquistatrice della medesima rivoluzione segnò la prevalenza del diritto pubblico interno sopra l'esterno o internazionale.

Il Consiglio esecutivo della repubblica con decreto del dì 16 novembre 1792 abolì i divieti alla navigazione della Schelda e della Mosa e sancì i principii precursori di tutte le altre riforme poscia fatte nella materia dei corsi di acqua. Giova qui riprodurre questo insigne documento della ragion naturale proclamata nell'entusiasmo delle pugne repubblicane.

« Deliberando il Consiglio esecutivo sulla condotta delle armi francesi nei paesi che occupano specialmente nel Belgio, uno ai suoi membri ha osservato:

1.° che gli ostacoli i quali sino ad ora hanno sofferto la navigazione ed il commercio tanto sopra la Schelda che sulla Mosa sono direttamente contrarii ai principii fondamentali del diritto naturale, che tutti i francesi han giurato di mantenere;

2.° che il corso dei fiumi è la proprietà di tutte le contrade inaffiate dalle loro acque; che una nazione non saprebbe senza ingiustizia pretendere il diritto di occupare esclusivamente il canale di una riviera ed impedire che i popoli vicini, che confinano colle rive superiori, non godano dello stesso vantaggio; che un tal diritto è un resto delle servitù feudali od almeno un odioso monopolio, il quale non ha potuto essere stabilito che dalla forza, nè consentito se non dall'impotenza, che conseguentemente è revocabile in tutti i momenti e malgrado tutte le convenzioni, perchè la natura non riconosce non meno popoli che individui privilegiati e che i diritti dell'uomo sono per sempre imprescrittibili;

3.° che la gloria della repubblica francese vuole che ovunque si estenda la protezione delle sue armi, la libertà sia ristabilita e la tirannide rovesciata;

4.° che allorquando ai vantaggi procurati dalle armi francesi al popolo belga si aggiungerà la libera navigazione dei fiumi e l'affrancamento del commercio di queste provincie non solamente il popolo non avrà più luogo di temere per la sua indipendenza, nè di dubitare del disinteresse, che dirige la repubblica; ma che anche le nazioni dell'Europa non potranno più negare di riconoscere che la distruzione di tutte le tirannie ed il trionfo dei diritti dell'uomo sono la sola ambizione del popolo francese. Il Consiglio compreso di queste potenti considerazioni decreta che il generale in capo comandante le armi francesi nella spedizione del Belgio sarà tenuto di prendere i più precisi provvedimenti e d'impiegare tutti i mezzi, dei quali dispone, per assicurare la libertà della loro navigazione e dei trasporti in tutto il corso della Schelda e della Mosa (1). Questi principii di libertà furono quindi stabiliti in parecchi trattati stipulati dalla repubblica. Fuvvene primamente uno conchiuso tra la batava e la francese del dì 16 maggio 1795, per il quale fu adottata la libera navigazione dei fiumi comuni ai due Stati, recando l'articolo decimottavo del medesimo: la navigazione del Meno, della Mosa e della Schelda dell'Houdt e di tutti i loro rami sino al mare sarà libera per le due nazioni batava e francese (2). Similmente gli

---

(1) *Le Moniteur Universel*, 1792, n.° 327, p.ª 1387, 1388.
(2) Martens, *Recueil des traités*, VI, 535.

stessi principii furono affermati nel trattato di Campo-Formio, che il Thiers dice la più bella pace fatta dalla Francia, poichè da essa era riconosciuto per limite alla Francia il Reno e le erano conservate le Isole Jonie con Magonza, udendosi alla repubblica Cisalpina la Romagna, le Legazioni, il Ducato di Modena, la Lombardia, la Valtellina, il Bergamasco, il Bresciano, il Mantovano col limite dell'Adige e di Mantova; mentre che l'imperatore di Austria riceveva in cambio di quanto cedeva il Friuli, l'Istria, la Dalmazia, le Bocche di Cattaro e la Venezia. A che varrebbe di ripetere qui quanto fu detto contro questo iniquo trattato, che non respingendo gli austriaci di là dall'Isonzo ne affermò la signoria in Italia, dando artificiali confini di fiumi alla Francia ed all'Italia stessa? Questo trattato vergognosissimo per la servitù d'Italia, che sanzionò, estese la libertà di navigazione alle acque comuni agli acquisti austriaci in in Italia ed a quelli della repubblica Cisalpina ed impegnò l'imperatore di Austria ad ottenere la libera navigazione del Reno, della Mosella e della Mosa per la repubblica francese e per gli Stati posti sulle rive di questi fiumi, quando avesse luogo la pacificazione dell'impero germanico (1).

Nel congresso di Rastadt, ove questa conciliazione fu invano tentata ed ove l'impero germanico propose di sostituire alla linea del Reno un'altra detta militare, cioè, quella della Mosella la libertà dei fiumi, fu soggetto di grave trattazione poichè i plenipotenziarii francesi addimandavano non soltanto la libera navigazione del Reno e dei fiumi affluenti; ma quella dei grandi corsi d'acque in Alemagna e specialmente del Danubio. Tali voti sarebbero stati appagati, se il congresso non fosse stato disciolto dopo che i ministri francesi Debry, Bermier e Roterjot furono assassinati presso le mura di Rastadt con violazione del diritto delle genti inaudita presso le nazioni venute a civiltà (2). Per questo soltanto il 9 febbraio 1801 furono soddisfatte le richieste francesi, quando fu sottoscritta la pace di Luneville. Confermata dall'imperatore di Alemagna, la deputazione imperiale straordinaria si radunò per trattare della libera navigazione del Reno, la quale

---

(1) Martens, *l. c. art.* II e IX.

(2) Thiers, *Storia della Rivoluzione francese*, lib. XL, Collegazione di guerra del 1799.

fu riconosciuta, mediante la proclamata abolizione di tutti i pedaggi pria percepiti dalle due rive, destra e sinistra.

Gli stessi principii trionfarono quindi rapidamente in moltissime altre convenzioni internazionali. Il trattato di Tilsit del dì 7 luglio 1807 dichiarò libera la navigazione della Vistola, la quale libertà fu riconfermata nella convenzione del dì 9 luglio dello stesso anno stipulata tra la Prussia e la Francia.

La convenzione d'Elbing sanzionò per gli abitanti della Sassonia e del granducato di Varsavia la libera navigazione della Netze, della Warthe, dell'Oder, della Sprea, dell'Havel e dell'Elba. La convenzione del dì 20 novembre 1810 seguita alla pace di Friedrichshmann, per cui la Finlandia fu ceduta alla Russia, dichiarò liberi i fiumi posti tra questa potenza e la Svezia. E infine dal trattato conchiuso il dì 15 maggio 1811 la navigazione dell'Elba fu ammessa tra i regni di Prussia e di Westfalia.

Da questa enumerazione appare ingiusta l'allegazione che fanno comunemente quasi tutti i pubblicisti di doversi attribuire al trattato di Vienna dell'anno 1815 il sistema della libera navigazione dei fiumi. Sinora abbiam visto che la espansione del principio della libertà dei fiumi dipese dalla influenza delle massime contenute dalla dichiarazione francese dell'anno 1792.

XVII.

Vedremo qui appresso che i nuovi trattati svolsero più largamente i principii liberali iniziati dalla Francia. E quindi ai diplomatici della Santa Alleanza spetta un merito importante sì, ma secondario, poichè la principale iniziativa è merito della rivoluzione. Il continente europeo aveva già sperimentato i vantaggi del libero commercio e delle aumentate relazioni tra le genti, e perciò coloro che tentarono di dare un nuovo assetto politico all'Europa cercarono di compensare le popolazioni nella servitù politica, in cui erano ricacciate, mediante altre minori concessioni loro fatte. Sembrò quasi che la libertà espulsa dalla terra e dalla vita sociale si fosse rifuggiata nel seno delle onde, come una di quelle fate delle acque, delle quali tanto si dice nella leggenda de'popoli nordici.

La grande innovazione, che gli uomini di Stato sottoscrittori per le cinque principali potenze della pace di Parigi del dì 30 maggio 1814 introdussero nel diritto internazionale, fu la seguente. Essi concessero la libera navigazione indistintamente per tutti gli Stati, mentre sino a quell' epoca era stata riconosciuta soltanto per gli Stati confinanti con le rive dei fiumi.

L' articolo quinto di questo trattato segna un nuovo progresso nel Diritto positivo. Importa quindi riferirlo.

« La navigazione pel Reno dal punto ove diventa navigabile sino al mare e reciprocamente sarà libera in guisa che non possa essere interdetta a chicchessia, e il futuro Congresso si occuperà dei principii, secondo i quali si potranno regolare i diritti da prelevarsi dagli Stati confinanti con le rive nel modo più eguale e più favorevole al commercio di tutte le nazioni.

« Sarà pure esaminato e deciso nel futuro Congresso di qual modo per facilitare le comunicazioni tra i popoli e renderli sempre meno stranieri gli uni agli altri la disposizione anzidetta potrà essere egualmente estesa a tutti gli altri fiumi, che nel loro corso navigabile separano o traversano differenti Stati ».

XVIII.

Per mantenere queste promesse il Comitato delle otto Potenze europee al Congresso di Vienna nominò una Commissione composta dei Plenipotenziarii dell'Austria, della Francia, della Gran Bretagna e della Prussia, alla quale Guglielmo di Humboldt sottomise una memoria, che servì di guida alla compilazione dei nove articoli dell' atto Finale contenenti i principii generali sulla libertà dei fiumi navigabili.

La non remota pubblicazione del *Saggio sopra i limiti dell' azione dello Stato* di questo insigne uomo di Stato, fratello del celebre Alessandro Humboldt, fatta dal Cauer in Germania, ha ridestata non ha guari la fama di tal diplomatico, amico di Schiller, ambasciatore della Prussia in Roma durante il Consolato, Ministro del culto e della pubblica istruzione nel 1809, e quindi ambasciatore a Vienna, membro del Congresso di Praga nel 1813, membro del Congresso di Chatillon e sottoscrittore della prima

pace di Parigi nel 1814, membro del Congresso di Vienna nel 1815, e quindi ambasciatore a Londra, membro del Congresso d'Aix-La-Chapelle nel 1818, e quindi di nuovo Ministro in Prussia nel 1819.

La storia del diritto delle genti rende a Guglielmo Humboldt tanta onoranza per l'opera benemerita avuta nella dichiarazione dei principii sulla libera navigazione dei fiumi, per quanto censurabile fu quella, a cui prese parte nella Commissione di Francfort per il riordinamento della Germania. Egli insieme al Duca di Dalberg, plenipotenziario francese, ottenne dalla Commissione l'accoglimento dei seguenti principii, che poi restarono il fondamento di tutti i regolamenti organici per la navigazione degli altri fiumi.

« La navigazione in tutto il corso dei fiumi comuni a parecchi Stati sarà pienamente libera e non potrà sotto il riguardo del commercio essere interdetta a chicchessia (1); i diritti sono fissati di un modo uniforme, invariabile, indipendente dalla qualità delle mercanzie senza che possa essere ristabilita alcuna parte dei diritti di fermata, scalo e riposo forzato (2); gli ufficii di riscossione saranno ridotti il più che sarà possibile (3); le dogane degli Stati confinanti non avranno nulla di comune con i diritti di navigazione (4); infine in cambio dei diritti da riscuotere ogni Stato confinante assumerà la manutenzione delle vie di allaggio e di tutti i lavori da intraprendersi nel letto del fiume, affinchè la navigazione non incontri qualsiasi ostacolo (5).

Questi principii della navigazione fluviale per essere stati proclamati con stipulazione internazionale non soltanto obbligavano tutte le Potenze sottoscritte al trattato, ma anche gli altri Stati. La ragione di questo obbligo devesi ricercare nella condizione speciale, in cui trovavasi l'Europa all'epoca della Santa Alleanza, perchè allora vigendo le idee di patrimonialità, di diritto divino e la classificazione degli Stati di primo e secondo ordine, questi ultimi ricevettero la legge dai primi in un trattato di ge-

(1) Art. CIX.
(2) Art. CXIV.
(3) Art. CXII.
(4) Art. CXV.
(5) Art. CXIII.

nerale sistemazione dell' Europa, benchè instabile e irrazionale dal lato politico fosse riuscita l'opera di quel Congresso.

XIX.

Quest' obbligo è fuor di dubbio per gli Stati non signatarii, ma il Carathéodory, lascia intravedere una certa perplessità ad ammetterlo (1). Così ha potuto preoccuparsi della resistenza, che alcuni Stati tentarono di frapporre alla generale accettazione dei principii dell' atto finale di Vienna. Infatti riunitisi dieci inviati degli Stati confinanti coll' Elba per formulare un atto di navigazione, che poi sottoscrissero il dì 23 giugno 1821, l'Austria sostenne che in conformità dalle regole poste dal Congresso di Vienna la libertà della navigazione dell' Elba dovesse riguardare i soli Stati confinanti e non essere estesa agli altri; e la Prussia parteggiando per siffatta opinione non ne riconobbe la opportunità dell' annunzio; al qual pensiero si attennero gli altri plenipotenziarii radunati. Perciò furono in seguito aggiunte al detto atto alcune disposizioni supplementari, le quali, quantunque più favorevoli alla libertà fluviale, non furono del tutto conformi al senso delle stipulazioni viennesi. Soltanto nell' anno 1844 la città libera di Amburgo ispirata alla sua politica di libertà commerciale coll' ajuto diplomatico dell' Annover e del Mecklemburgo piegò in parte l' Austria a stipulare che *il trasporto delle persone e delle mercanzie dal mare del Nord a tutti i porti dell' Elba e viceversa fosse permesso alle navi di qualsiasi nazione*. Questa fu una vittoria parziale, perchè la navigazione interna fu riservata ai navigli degli Stati confinanti col fiume.

XX.

Simile resistenza oppose il governo di Annover a rinunziare il pedaggio di stadio, che gli fu riconosciuto su

(1) « La seule question qui pourrait encore surgir et qui n'a pas le moindre intérêt pour nous serait celle de savoir si les autres Etats non signataires du traité sont obligés par cet acte international ». Pag. 110, opera citata.

tutte le navi, che traversavano l'Elba, in corrispettivo della cessione dei ducati di Brema e di Verden fatta dai danesi all'Elettore di Annover (1715), quando fu chiamato al trono d'Inghilterra, mediante il pagamento di 18,000 lire (1). Oggidì esso non è ancora abolito in diritto e la pertinacia dell'Annover si fonda sopra una cavillosa argomentazione. Questo Stato sostiene essere diritto marittimo e non fluviale, quasi che se pur lo fosse, non sarebbe in aperta contraddizione col principio universalmente riconosciuto della libertà internazionale dei mari. Dopo il riscatto del pedaggio marittimo, che la Danimarca prelevò per molti secoli sul passaggio del Sund, da esso dominato col possesso delle due isole, che circondano la sola via di comunicazione tra il Mar Baltico e quello del Nord, manca ogni ragionevolezza alla durata di un vincolo feudale, antiquato ed ingiusto (2). La dichiarazione fatta nel 1860 dall'Inghilterra di non voler più riconoscere il trattato del 1844 ad esso relativo, e il diniego dell'Olanda e del Belgio a non riconoscerlo sull'esempio dell'America, l'hanno già nel fatto abolito. Converrebbe soltanto accordare all'Annover un compenso pecuniario simile a quello dato alla Danimarca per la libertà del Sund, affinchè la navigazione dell'Elba fosse anche giuridicamente e con atto internazionale proclamata pienamente libera.

XXI.

Il Danubio, che serve di grande via di comunicazione per l'Oriente e l'Occidente, fu l'ultimo ad essere governato dai principii del Congresso di Vienna. E la cagione di questo indugio non devesi tanto ricercare nella esclusione della Turchia dal diritto internazionale europeo, cessata col trattato di Parigi del 1856, quanto nella politica ambiziosa della Russia, la quale aveva in ogni occasione cercato di assicurarsene la navigazione privilegiata. Infatti nell'articolo sesto del trattato di Bukarest (1812), benchè

---

(1) William Hutt, *The Stade Duties considered*. London, 1839, p. 3, Caratheodory, p. 120.

(2) L'America costrinse la Danimarca ad accettare una transazione sul passaggio del Sund, il quale fu dichiarato libero ed aperto alla navigazione il dì 1° aprile 1857.

fosse stata stipulata la navigazione del fiume per le due nazioni, pure eravi in esso una speciale riserva che potessero le navi guerresche della Russia rimontarlo sino alle foci del Pruth (1). E con la pace di Adrianopoli del 14 settembre 1829 l'impero degli Czar si assicurò la esclusiva navigazione e l'esclusivo commercio del fiume (2), e non ostante le proteste dell'Inghilterra (3), s'impadronì delle foci, continuando peraltro a proclamare furbescamente la libertà della navigazione.

Il trattato del 25 luglio 1840 tra la Russia e l'Austria sancì liberali principii i quali restarono inerti, perchè pel trattato di Adrianopoli lo sbocco di Sulina era sotto il pieno arbitrio della prima.

Non meno liberali furono le stipulazioni del trattato conchiuso il 2 dicembre 1852, tra la Baviera e la Russia, ed a cui acconsentì, secondo la riserva fattane nell'articolo sedicesimo il Vürtemberg nell'anno 1856; ma ad ogni sopruso della Russia pose fine il trattato di Parigi del dì 30 marzo 1856, il quale ammise le seguenti disposizioni.

Prima applicò al Danubio ed alle sue foci i principii del congresso di Vienna (4), stipulò poi la formazione di una commissione internazionale per far eseguire le opere necessarie affine di mettere il fiume in migliori condizioni di navigabilità (5), ed una seconda commissione permanente di delegati degli Stati confinanti per dettare i regolamenti di navigazione e di polizia fluviale e l'abolizione degli ostacoli apposti all'applicazione al Danubio dei principii del trattato Viennese, per ordinare e far eseguire le opere atte alla conservazione delle vie fluviali, specialmente presso le foci al fiume e le parti del mare confinante. Il 7 novembre 1857 le potenze confinanti sottoscrissero un atto di navigazione, del quale riferisco le principali disposizioni. Posto nell'art. I° il principio della piena libertà del fiume furono nel II° aboliti tutti i privilegii di navigazione ed ogni favore speciale prima concessi a particolari, a società o corporazioni. Nell'articolo terzo fu dichiarata l'abolizione

(1) Carathéodory, Op. cit., pag. 125.
(2) Martens, *R. M.* art. III, IV, 222.
(3) V. il dispaccio di lord Alberteen del 31 ottobre 1829 all'ambasciatore inglese in Pietroburgo.
(4) Art. XV.
(5) Art. XVI.

di tutti i diritti forzati di stazione, deposito ed altri; nel quarto l'eguaglianza perfetta di trattamento per la navigazione dei bastimenti di tutte le nazioni dal pieno mare di ciascuno dei porti del Danubio e viceversa; nel quinto e nel sesto l'abolizione di tutti i pedaggi fondati sul solo fatto della navigazione e di tutti i diritti sulla navigazione. Negli articoli XXVII e XXX sono determinati i porti di sbarco e i magazzini di deposito, che sono liberi in ogni territorio; negli articoli XXVIII e XXXI furono fissati i provvedimenti e i regolamenti sanitarii in guisa da semplificare nell'interesse della libera navigazione il sistema di quarantena del Danubio; e negli articoli XXXIII e XXXIV fu sancito un sistema di pilotaggio per i transiti difficili. La navigazione interna da porto a porto fu riservata ai sudditi degli Stati confinanti. Questa disposizione fu oggetto di controversia, perchè fu ravvisata contraria alle disposizioni dell'atto finale di Vienna. L'Austria la difese nella conferenza di Parigi del 16 agosto 1868, nella quale non fu presa alcuna finale decisione, benchè non si possa negare ch' essa stabilisce un monopolio a favore dei soli Stati confinanti. Il gabinetto di Vienna sostenne che la esclusione delle altre nazioni non confinanti dalla navigazione interna dei grandi corsi di acqua è riconosciuta nella maggior parte delle convenzioni speciali per la navigazione di fiumi, cioè negli atti di navigazione del Reno del 1831, dell'Ems del 13 marzo 1843, del Weser 10 settembre 1823 e dell'Elba 23 giugno 1844, e che l'atto di navigazione del Danubio è perciò più degli altri liberale. L'Europa dovrà in un tempo non remoto decidere questa controversia, per la quale degna di lode è la proposta del Carathéodory e del Wurm, che vorrebbero una revisione dell'atto finale medesimo (1).

Noi facciam voti che decidendosi che spetta il cabotaggio o la navigazione interna del fiume a qualsiasi Stato e non soltanto agli Stati confinanti si confermino meglio l'affratellamento dei popoli e la libertà del Danubio, che fu uno dei premi della grave guerra di Oriente.

---

(1) Carathéodory p. 135, *Wurm Fünf D. Briefe.*

XXII.

In questa rassegna delle stipulazioni internazionali sopra la navigazione dei fiumi non lice a scrittore italiano tralasciare quelle riguardanti il Po.

Per l'articolo XCVI dell'atto finale di Vienna il Po era indicato quale fiume sottoposto agli stessi principi liberali sanciti e si ordinava la nomina di commissari degli Stati confinanti, nel tempo di tre mesi dalla fine del Congresso, per dare esecuzione al predetto articolo.

Nonostante ciò, non fu data esecuzione a questo patto. La Convenzione del 4 dicembre 1834 tra l'Austria e la Sardegna provvide soltanto alla repressione del contrabbando. Simigliante materia diè luogo all'articolo V del trattato di pace del dì 6 agosto 1849, nonchè ad altra speciale convenzione per la repressione del contrabbando sul Lago Maggiore, il Po ed il Ticino, sottoscritta a Torino il di 22 novembre 1851. Il trattato speciale di commercio e navigazione promesso dalla pace del 1849 e sottoscritto a Vienna il dì 18 ottobre 1851 recò pure all'art. XII che la navigazione del Po, del Ticino e loro affluenti era pienamente libera. Oltre a questi atti internazionali stipularono una convenzione liberalissima il 3 luglio 1849 l'Austria e i cessati Ducati di Parma e Modena e ad essa aderì lo Stato Pontificio il 12 febbraio 1850. Voglio qui ricordare soltanto due disposizioni: la prima che il regolamento dovesse sempre aver per fine il più favorevole svolgimento del commercio di tutte le nazioni (art. I), e l'altra che le dogane non avessero nulla di comune col diritto di navigazione da perce pirsi solamente per le spese di alloggio e di miglioramenti (art. X-XVIII).

Il trattato di Zurigo del 10 novembre 1859 confermò la piena libertà della navigazione del Po, giusta l'articolo XVIII, che qui appresso trascrivo:

« La navigazione del lago di Garda è libera, salvo i regolamenti particolari dei porti e della polizia confinante. La navigazione del Po e de' suoi confluenti è mantenuta in conformità dei trattati. »

XXIII.

Chi pon mente ai cambiamenti avvenuti nell'ordinamento politico d'Italia può chiedere se cancellati gli Stati Estense e Parmense e seguita la pace di Vienna del dì 3 ottobre 1866, abbiano ancora vigore le precedenti stipulazioni.

Il Prof. Bluntschli, il più moderno degli scrittori, ha sollevato questo dubbio; egli scrisse nella introduzione della sua recente opera: « Cesserebbe forse il Po di essere liberamente navigabile e potrebbe esser chiuso al commercio straniero, perchè non attraversa più territorî differenti ed appartiene per tutto il suo corso al regno d'Italia? Il Mississipì era nel secolo passato un fiume comune alla Francia, alla Spagna ed all' Inghilterra ed oggi appartiene tutto agli Stati Uniti; ha per questo cambiato di natura? La sua importanza per le relazioni internazionali ha diminuita? Non si può dunque conservar più lungamente la distinzione tra i fiumi appartenenti ad un solo Stato e quelli che attraversano più territorî. Non si ha alcun motivo per ammettere la libertà di navigazione su gli uni e ricusarlo su gli altri (1) ».

Questo autorevole pubblicista non può negare che sino a quando il diritto positivo internazionale è fondato sulla distinzione de'fiumi interni e di confine il Po dovrebbe andare esente da quegli atti internazionali, che ne regolarono la navigazione sino al dì che divise più Stati.

Altri argomenti sono poi da addursi in sostegno di questa opinione, e prima è principio universalmente riconosciuto che i trattati cessano di essere obbligatorii quando finiscono per essere in contraddizione col diritto internazionale riconosciuto. Questa condizione sorse dalla cessione della Venezia all'Italia, per cui il Po non fu più segno di confine. Secondariamente la cessazione di uno Stato e la sua incorporazione in un altro non reca con sè assolutamente l'obbligo pel nuovo Stato di subingredire nei doveri e nei diritti dell'altro in ciò che questo stipulò. Questi diritti e queste obbligazioni allora passano nel nuovo Stato,

---

(1) Bluntschli, *Le droit international codifié*, introduction. *Liberté des mers et des rivières*, pag. 29.

quando la loro conservazione sia possibile e possa esser conciliata col nuovo ordine di cose. Questo principio è delicatissimo e difficoltoso nella sua applicazione, se si considera che tra Stati indipendenti non vi ha potestà giudicante, talchè è lasciato molto arbitrio al più forte di mancare ad impegni preesistenti nello Stato annesso, sol che voglia dirlo contrario al nuovo ordine di cose. Esso quindi meriterebbe un diligente studio pel nesso che ha col diritto pubblico interno, dopochè lo sviluppo del principio di nazionalità ha dato luogo a numerose annessioni, a quelle della Savoja alla Francia, dei ducati italiani nel 1860, della Venezia nel 1866 e dell'Annover, dell' Elettorato di Hesse, di Nassau, dello Schleswig-Holstein, salvo il disposto dell'articolo 5.° del trattato di Praga e di Francoforte. Infine la impossibilità in cui è una delle parti contraenti di mantenere gli obblighi nascenti da un trattato, fa questo cessare. Il seguito dell'articolo XVIII del trattato di Zurigo stipulò che una convenzione sarebbe stata conchiusa nel termine di un anno tra l'Austria e la Sardegna per prevenire il contrabbandono. Ricacciata l'Austria di là dalle Alpi, finì l'oggetto di questa stipulazione. Invece sono ancora in vigore le stipulazioni riguardanti il lago di Garda, che è tuttora aperto al regno d'Italia ed è il confine coll' impero austriaco dal lato del Tirolo.

XXIV.

Ed ora accenniamo i principali atti internazionali, che sistemarono la libera navigazione del Reno. Di questo fiume più che di ogni altro il nostro studio si occupa.

I Romani non mancarono nello svolgimento del loro sistema finanziario di provvedere alla navigazione del Reno, ma perchè in quattrocento anni di dominazione restarono padroni soltanto della riva sinistra e non vissero in pace con i popoli vicini, non ci lasciarono documenti d'indole internazionale. Sotto il dominio franco, come fanno testimonianza gli storici, la navigazione di questo corso di acqua fu più regolata ed è verità storica che Carlo Magno imprese a ricongiungerlo alle acque del Danubio (1).

(1) Danz, *Dir Rheinschiffart*, § 19; Pardessus, *Recueil des lois marit.*, Carathéodory, Chap. II, *Le Rhin*, pag. 113.

Successero nell'epoca medioevale tra le maggiori città commerciali lunghe querele intorno la navigazione del fiume, le quali erano fomentate dell'abuso di imporre esorbitanti tasse contro i pacifici naviganti.

Dopo lungo volger di tempo e di eventi nel congresso di Rastadt la Francia cercò di porvi termine chiedendo l'abolizione di ogni imposta sul Reno; di che si fece promessa nel termine di due anni. Ne segui nell'anno 1804 la famosa convenzione della navigazione del Reno, nella quale furono sanzionate norme uniformi per tutti gli Stati confinanti. Sogliono gli scrittori ricercare in questo atto le prime orme dei principii liberali poscia proclamati; ma invero questa libertà è di più vecchia data. Essa contenevasi già nel 1576 in un rescritto concesso dall'imperatore Rodolfo alla città di Spira ed era stata successivamente riprodotta nell'articolo IX del trattato di Westfalia (1676), nell'atto della pace di Ryswick del 1697 e nel trattato di Baden del 1714.

Ma tutte queste stipulazioni restarono lettera morta, poichè contenevano un diritto sconosciuto e violato. Soltanto col trattato di Parigi del 30 maggio 1814 in fatto ed in in diritto si ottenne la libertà del Reno (1), talchè il congresso di Vienna la svolse e l'applicò, riproducendo ampliato il principio racchiuso nell'anzidetto trattato, mercè il regolamento fluviale di trentadue articoli, riconosciuto per parte integrante dell'atto finale di Vienna. Di questo documento è uopo riprodurre soltanto le principali disposizioni. Posta la piena libertà del fiume, fu nell'artico primo dichiarato l'obbligo per qualsiasi navigante di sottoporsi ai regolamenti da essere redatti in modo uniforme per tutte le nazioni e favorevolissimo al commercio di esse. Quindi fu sanzionato il sistema di tariffa colla determinazione del numero degli uffici di riscossione. A ciascuno Stato confinante fu imposto l'obbligo di manutenzione delle strade di allaggio e fu abolito ogni vincolo fiscale. Fu assicurata in caso di guerra la neutralità del fiume e fu ordinata una commissione centrale da dover presiedere alla rigorosa osservazione del regolamento. A questa fu anche riservato l'ufficio di regolare ne' suoi particolari le tariffe, la magistratura e la procedura di polizia con ogni altro provvedimento secondario del definitivo regolamento.

(1) Art. V.

XXV.

I piccoli Stati frapposero indugi all'esecuzione di queste clausole, e quando incominciarono le tardive adunanze della detta Commissione sorsero controversie imprevedute.

Il Governo olandese reclamò immantinente il diritto esclusivo di regolare ed imporre il commercio nei limiti del suo territorio agli *sbocchi* ove si dividono le diverse diramazioni del Reno. Rendeva questa pretesa di grande importanza la eccezionale condizione di tal fiume, che non è navigabile nella sua foce confinante coll'Olanda. Questa per difendere il suo assunto sosteneva che la espressione *sino al mare* usata nei trattati di Parigi e di Vienna non era punto sinonima dell'altra *nel mare.*

Invece le Potenze interessate giustamente osservavano che il diritto di navigare in un fiume dal *punto in cui diventa navigabile sino al mare* implica necessariamente il diritto di far uso delle acque tutte che al detto mare lo uniscono. Varii furono i tentativi di conciliazione di sì contrarie opinioni, talchè per iniziativa inglese la disputa fu ripresa nel Congresso di Verona. In esso facendo omaggio alla Nota uffiziale del Duca di Wellington del dì 27 novembre 1822, i plenipotenziarii dell'Austria, della Prussia e della Russia dichiararono che le cinque Potenze, che sottoscrissero il trattato di Vienna, erano in diritto di chiedere la esecuzione de' principii in esso riconosciuti per la navigazione fluviale. Malgrado questa solenne, protesta l'Olanda perdurò nelle sue pretese, e soltanto dopo undici anni, dietro lunghe discussioni, sottoscrisse la convenzione del di 31 maggio 1831, alla quale seguì un gran numero di disposizioni addizionali.

Entrambe queste stipulazioni recarono una parziale e ristretta applicazione dei principii liberali innanzi esposti, anzi contennero una esplicita violazione di essi, perchè la navigazione fu riconosciuta esercitabile soltanto dai legittimi sudditi degli Stati confinanti col fiume ed a questi fu riservata l'esclusiva navigazione del mare e verso il mare. Passarono lunghi anni prima che queste disposizioni esclusive ed erronee non fossero state sottoposte ad una diligente revisione.

XXVI.

Per bene apprezzare l'importanza dell'ultima convenzione riguardante la navigazione del Reno conviene innanzi e brevemente esaminare quali furono i principii sanzionati in altri trattati di materia fluviale e quali i progressi scientifici relativi alla medesima.

L'America su questo argomento aveva preceduto l'Europa, sanzionando la libertà di navigazione de' fiumi. Quando le due sponde del Missisipi appartenevano alla Spagna erano sorte dispute tra questa potenza e gli Stati Uniti sulla navigazione di tal fiume; ma quando la Repubblica acquistò successivamente la Luigiana ceduta da Napoleone il 30 aprile 1803, e la Florida dalla Spagna il 22 febbraio 1819 col possesso delle due sponde del fiume, ottenne la esclusiva navigazione di questo maestoso corso interno di acqua.

Il San Lorenzo fu soggetto di controversie durate un quarto di secolo tra l'America e l'Inghilterra. È noto che questa nazione possiede le rive settentrionali dei laghi e del fiume e le meridionali dal 45° grado di latitudine sino alla foce, e che gli Stati Uniti posseggono le rive meridionali dei grandi laghi e del San Lorenzo sin dove le frontiere settentrionali della Repubblica toccano il fiume. In tale postura il governo di Washington, invocando il diritto naturale e la dottrina della necessità, nonchè le discussioni e i principii del congresso viennese, reclamava la libertà di navigazione dalla sorgente al mare. La Gran Bretagna invece opponeva a torto non esistere un diritto perfetto per la navigazione fluviale, ed essere le stipulazioni di Vienna il risultamento di un mutuo consenso limitato alle parti contraenti, e non la ricognizione di un diritto naturale. Di questa infondata pretesa il Phillimore fece severa censura, dando nobile esempio di quella indipendenza di anima che il pubblicista deve conservare nel giudicare delle patrie cose. Egli provò che la condotta della sua nazione era inconseguente, poichè nel caso il *summum jus* era sinonimo della *summa injuria* (1).

---

(1) Phillimore, *Commentaries*, I, 185, 186.

Pose fine a questa annosa controversia il trattato di reciprocità sottoscritto il 5 giugno 1854 da lord Elgin a Washington, pel quale furono dischiusi agli Americani il San Lorenzo ed i canali del Canadà in corrispettivo dell'impegno che assunsero le autorità federali di piegare i differenti Stati dell'Unione Americana a garantire ai sudditi inglesi l'eguale godimento spettante ai cittadini americani sopra i canali del loro territorio.

Il Rio della Plata e l'Amazzone con i loro numerosi confluenti formano i due più grandi bacini del mondo. Dall'Amazzone verso il Brasile s'incontrano il Madeira, l'Ucaiali, il Napo, il Rio Negro, e verso la Repubblica Argentina la rete del Pilcomaio, del Vermeio, del Rio Salado, del Rio Tercero, del Paraguay.

La libertà di questi corsi di acqua è condizione indeclinabile della indipendenza di alcuni Stati del sud d'America. Il Brasile, che estende la sua dominazione sulla parte superiore del Parana e del Rio Paraguay, non potrebbe vivere senza la piena libertà del fiume, poichè il Paraguay non ha altro sbocco.

La Bolivia, che non ha altra esterna comunicazione che dal Porto Cobija sull'Oceano Pacifico, avrebbe un più rapido e sicuro sbocco dal Rio Pilcomaio, confluente col Rio Paraguay e quindi della Plata.

Quando gli Stati della Plata dopo interminabili guerre intestine finirono per dichiararsi indipendenti nei trattati del 1829, 1830 e 1831, che fondarono il diritto pubblico della Confederazione Argentina, stipularono dover essere materia del futuro Congresso il regolare tra le altre la materia della navigazione fluviale. Offri largo campo alla discussione il Governo di Buenos Ayres, che in base di un trattato conchiuso il 2 febbraio 1846 tra la Repubblica Argentina e l'Inghilterra pretendeva a suo libito di chiudere ed aprire la navigazione interna dei fiumi. Contestava questa pretesa il Paraguay, che, come Stato indipendente dalla Confederazione Argentina voleva garantita per sè la navigazione del Parana e del confluente Rio Paraguay, essendo il Rio della Plata il solo suo sbocco.

Il generale Rosas professando massime esclusive in materia fluviale si oppose costantemente all'apertura del Rio della Plata, e quindi il Presidente Francia del Paraguay, che per trenta anni tenne il supremo potere, interdisse per rappresaglia la navigazione del Parana ad ogni potenza, sia americana, sia europea.

La Francia e l'Inghilterra per ottenere la libera navigazione del Parana cercarono di acquistar anche quella del Plata, e quindi inviarono nel 1845 in missione i signori Defaudis e Ouseley, nell'anno seguente i signori Waleski e Lord Howden e nel 1848 i signori Grose e More.

Le pratiche di questi agenti diplomatici ruppero contro la tenacità del dittatore Argentino, il quale volle sempre ed ostinatamente la confisca per il suo governo di uno dei più efficaci mezzi di circolazione.

Sopraggiunta la guerra col Brasile, che intervenne per sollecitazione del Generale Urquiza nelle lotte intestine, questi raccolse il potere dalle mani di Rosas battuto il 3 febbraio 1852 a Monte Caseros, e restaurando gli ordini costituzionali si affrettò a proclamare i principi liberali, che dovevano conservarlo alla presidenza. In omaggio a questa politica liberale stipulò quindi il 13 ottobre 1851 un trattato col governo Brasiliano ed il 10 luglio 1853 un altro identico trattato con la Francia, l'Inghilterra e gli Stati Uniti sulla libertà fluviale del Parana e del Paraguay nella parte spettante alla Confederazione, riconoscendosi benanche per ogni nazione la libertà di navigare con bandiera commerciale in caso di guerra, eccetto i trasporti di munizioni e di ogni specie di armi. Il Congresso di Santa Fè nel proclamare la costituzione accettò questi principi liberali e soppresse tutti i diritti di transito nell'interno delle Provincie.

Le guerre civili ed internazionali, che funestarono in appresso la Confederazione, non recarono che momentanee offese all'impero di questi principi, i quali ricevono costante applicazione nelle relazioni esterne della Repubblica.

XXVII.

Le massime del Congresso di Vienna trionfarono in un trattato conchiuso tra il Brasile ed il Perù il 23 ottobre 1851; ma il Governo brasiliano negò agli Stati confinanti superiormente od ai possessori dei confluenti il diritto di navigazione, e tutto al più lo concesse agli Stati interessati nella navigazione dell'Amazzone, esclusa l'Europa.

La diplomazia europea protestò contro cotesto diritto pubblico, e l'America minacciò finanche di forzare l'entrata del fiume, non volendo permettere che il Brasile col

possesso di uno o di più grandi fiumi del mondo, al quale affluiscono quelli di molti Stati dell'America del Sud, la Bolivia, il Perù, l'Equatore e la Nuova Granata, tentasse di assicurarsi il monopolio della navigazione. Il Governo di Montevideo modificò alquanto le sue pretese e finì per non negare il diritto degli Stati confinanti alla navigazione dell'Amazzone e de'confluenti, ma lo dichiarò un diritto indiretto, imperfetto e sottomesso ad un potere regolamentare, di cui esso è arbitro nella qualità di possessore unico ed esclusivo del fiume per uno spazio di più di quattrocento leghe.

Il Carathéodory esaminando il valore di queste idee, per le quali senza pretendere la chiusura de' fiumi il Brasile desidera mantenere il monopolio della navigazione sugli Stati confinanti, tra i quali è il più forte, ne paragona la politica a quella che l'Austria sino al 1859 volle esercitare in Europa, salva la differenza di condizioni.

Noi facciam voti che il principio della piena libertà de' fiumi trionfi anche a Montevideo; ma perchè questa vittoria non si lasci lungamente aspettare conviene che la scienza abbandonando idee errate ed antiche altamente proclami che la libera navigazione dei fiumi non ha per fondamento il fatto che le sponde sono possedute da più Stati; ma l'altro che il fiume fa parte unica col mare; sicchè posta la libertà di questo ne segue necessariamente la libertà di navigazione dell'altro. Sin quando questa nuova dottrina, che ora qualche pubblicista appena enunzia, non sarà generalmente accolta, per la stretta applicazione della distinzione tra i fiumi interni, cioè facenti parti di un solo territorio, e gli estremi o confinanti con più Stati, il Brasile può dirsi sostenitore delle massime accette nel diritto internazionale positivo, e resistere all'adozione del civilissimo principio della piena libertà delle vie navigabili.

XXVIII.

Un rapido cenno delle opinioni de' pubblicisti o moderni o passati ne farà manifesto che le antiche dottrine sono generalmente riprodotte senza critica e nuova riflessione. Enrico Wheaton riproduce la dottrina del Grozio,

del Puffendorf e del Vattel detta dell'*uso innocente* nei seguenti termini:

« Le cose di cui l'uso è inesauribile, quali il mare e l'acqua corrente, non possono appartenere ad alcuno in proprietà in modo da escludere gli altri dal diritto di servirsene, purchè quest' uso non molesti il legittimo proprietario; ciò dicesi *l'uso innocente.* Epperciò che noi abbiam visto che la giurisdizione di uno Stato sugli stretti od altri bracci di mare passanti per questo Stato o comunicanti con un altro Stato o con mari comuni a tutti gli uomini non esclude altre nazioni dal diritto di passar liberamente per questi stretti. Lo stesso principio si applica ai fiumi che scorrono da uno Stato attraverso un altro Stato nel mare o nel territorio di un terzo Stato. Il diritto di navigare per gli oggetti di commercio sopra un fiume che corre nel territorio di più Stati è comune a tutte le nazioni, che abitano le sue sponde; ma questo diritto essendo un *diritto imperfetto*, il suo esercizio può essere modificato per la sicurezza degli Stati interessati e non può essere assicurato in un modo efficace da convenzioni reciproche (1). »

Il Martens enunzia principii sommamente erronei e vaghi che il Pinheiro-Ferreira confuta.

« Nulla di più vago, questi scrive, che il principio enunziato al cominciare del paragrafo 39, che i laghi e i fiumi confinanti col territorio e le isole, che vi si trovano, appartengono alla nazione padrona del territorio, *esclusi tutti gli stranieri.* » E quindi l'annotatore Carlo Vergé: « Per ciò che concerne l'uso del fiume che separa i due paesi è utile ad entrambi di concedersi la più grande libertà compatibile con la conservazione dei diritti dei proprietarii confinanti e la conservazione delle opere pubbliche fatte sulle due sponde; perchè il diritto di proprietà essendo pienamente rispettato, ogni volta che non vi si molesta dal godimento di ciò che vi appartiene non sapreste impedire il nostro vicino nell'uso del fiume che vi divide, dacchè per quest' uso egli non reca punto pregiudizio alle vostre proprietà sia sulla sponda, sia nelle acque adjacenti. Come

---

(1) Gratius, *De Jure belli ac pacis,* lib. II, c. II, §˙ 12-14 c. III, § 7-12. Vattel, *Droit des gens*, lib. II, c. IX, § 126-130; c. IX, § 126-130; c. X, § 132-134. Puffendorf, *De Jure naturæ et gentium,* lib. III, c. III, § 3-6. Wheaton, *Elementi del diritto internazionale,* vol. cap. IV. *Dei diritti di proprietà;* § 12, p. 181.

si vede entrambi gli annotatori non si discostano dalla comune dottrina dell'uso innocente » (1).

Il Klüber pone i fiumi fra le proprietà degli Stati e soltanto il thalweg o punto centrale tra i confini naturali (*limites naturales*), ammette un diritto di proprietà illimitato e tace sulla dottrina dell'uso innocente (2).

Eugenio Ortolan nel suo libro: *De moyens d'acquerir le domaine international* ripete la comune teoria dell'uso innocente in termini, che di poco si discostano dai trascritti.

Il Travers Twis non discorre della libertà fluviale. Nel suo libro trovi appena una sezione relativa alla scoperta della foce di un fiume (3).

XXIX.

Riuscirebbe superflua ogni maggiore enumerazione di scrittori, poichè tutti si accordano in alcune idee generalmente ripetute. Meglio invece si addice all'indole sommaria di questo scritto l'addurre l'opinione, la quale per novità si distingue dalle altre.

Recentemente il Bluntschli nella introduzione al suo libro del *Diritto internazionale codificato* ha così scritto, dopo aver esposto in una sezione a parte sulla libertà di navigazione i trattati, ne' quali si sanzionò l'abolizione de' pedaggi e di ogni altra fiscalità, fatta eccezione delle prestazioni necessarie alla manutenzione dei corsi d'acqua.

« Resta a noi per esser logici di chiedere inoltre la li-

---

(1) De Martens, *Précis du droit des gens moderne de l'Europe, augmenté des notes de Pinheiro-Ferreira et de nouvelles notes par Ch. Vergé*, § 39. *Des Lacs et des Rivières*, lib. II, c. I. *De l'acquisition par occupation.*

(2) Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe par Jean-Louis Klüber, tome premier. Droit de la propriété d'état*, § 133. *Frontieres du territoire d'état*, § 135, *à l'usage à faire du territoire par des etrangers.*

Il De Cussy nell'opera: *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations al* lib. I, Tit. II, § 57. *De la libre navigation des fleuves et des canaux cita gli atti internazionali, ne' quali è consacrata la navigazione dei fiumi, ma non enunzia principii.*

(3) *The Law of nations Rights and Duties in Time of Peace.* Chapter VII. *Right of acquisition*, § 118. *Discovery of the Mouth of a River*, p. 172.

bertà di navigazione sopra i fiumi che attraversano il territorio di un solo Stato. Questi fiumi versandosi nel mare sono assegnati dalla natura al commercio del mondo. Alcuni Stati si rifiutarono ancora, di accordare alle navi straniere l'uso dei fiumi che corrono nel loro territorio, e frattanto esigono per i loro propri navigli il diritto di procedere ne' fiumi situati in paesi lontani sotto il pretesto che questi ultimi attraversano il territorio di più Stati. Vi ha in ciò una visibilissima contraddizione. Perchè uno Stato avrebbe sopra un fiume che non esce dal suo territorio maggiori diritti che non hanno sul loro fiume comune più Stati con esso confinanti? Quando questi ultimi son costretti ad aprire i loro fiumi al commercio internazionale, perchè gli altri sarebbero nel diritto di rifiutarsi? Perchè le navi autorizzate in virtù del diritto internazionale a navigare sopra un fiume, che scorre per più Stati, perderebbero siffatta facoltà quando in seguito a cessioni di territorii, tal fiume riuscisse a non attraversare che un solo Stato? Forse cesserebbe il Po di essere navigabile e potrebbe esser chiuso al commercio straniero, perchè più non attraversa territorii differenti e perchè tutto il suo corso ora appartiene al regno d'Italia? Il Mississipi era nel secolo passato un fiume comune alla Francia, alla Spagna ed all'Inghilterra, ed oggidì appartiene intieramente agli Stati Uniti, ha perciò cambiata natura? La sua importanza per le relazioni internazionali è diminuita? Non può dunque più lungamente mantenersi la distinzione tra i fiumi appartenenti ad un solo Stato e quelli, che attraversano più territorii. Non vi ha alcun motivo per ammettere la libertà di navigazione su gli uni e respingerla su gli altri (1). » Il chiarissimo autore ripete le stesse idee nel commento dell'art. 314 del suo Codice e basa la nuova teoria sulla precipua ragione che la libertà fluviale sorge dal concetto che il fiume deve fare un tutto col mare (2).

Io accetto questa liberale richiesta del professore di Heidelberg, per la quale i fiumi interni debbono essere equiparati al mare territoriale, ai porti, ai golfi ed alle rade. che mentre sono sottoposti alla sovranità dello Stato confinante per tutti i provvedimenti necessarii alla sicu-

---

(1) Bluntschli, opera indicata, p 27.
(2) Id. p. 180.

rezza nazionale ed all'ordine pubblico non possono essere in tempo di pace chiusi alla libera navigazione, nè in alcun tempo resi impraticabili per onere di imposte. La natura inesauribile delle acque, la loro destinazione ad esser vie di comunicazione, ed ogni altro argomento, per il quale fu ottenuta la libertà del mare e de' fiumi di confine, aiutano questa progressiva innovazione, che dalla scienza dovrebbe essere tradotta in atto nel diritto internazionale positivo.

Gl'Italiani, che attendono allo studio di queste belle discipline sociali, escano dal sentiero comunemente battuto e svolgano le nuove idee dalle quali venir deve la ricostruzione del diritto internazionale. A ciò non isdegnino lunghe veglie e forti propositi di studii.

XXX.

Compiuti così l'esame degli altri atti internazionali seguiti alla convenzione sulla navigazione del Reno del dì 31 maggio 1831, e la esposizione delle opinioni dottrinali, porrò fine a questo mio studio di diritto internazionale col sottomettere ad analisi l'ultimo atto internazionale concernente il detto fiume, come innanzi ho promesso, cioè la convenzione internazionale di Mannheim sottoscritta il dì 17 ottobre 1868 tra i Paesi Bassi, il granducato di Baden, la Baviera, la Francia, il granducato di Hesse e la Prussia.

Questo documento internazionale richiamò l'attenzione di egregi pubblicisti. Il Rolin Jaquemyns ne discorse prima di ogni altro nel primo fascicolo della *Rivista di diritto internazionale e di legislazione comparata* (1), la quale ora è reputatissima per i lavori pubblicati e per quelli che promette. Quindi comparvero nel fascicolo quarto due pregevolissimi scritti, l'uno del Godefroi e l'altro dell'Asser sullo stesso argomento (2). Le indicazioni e le opinioni di questi autori soccorrono moltissimo l'opera mia.

---

(1) Première livraison. *Chronique du droit international*, pag. 188.

(2) Il Godefroi è membro della seconda Camera degli Stati generali dei Paesi Bassi e scrisse un articolo dal titolo: *Les tribunaux pour la navigation du Rhin*. L'Asser è professore di diritto ad Amsterdam e discorse della convenzione di Mannheim in un articolo dal titolo: *La session parlementaire des Pays-Bas 1868-69 au point de vue du droit international.*

Questa convezione, destinata a sostituire quella del 31 marzo 1831, fu il risultamento delle conferenze internazionali incominciate il 23 luglio 1868 a Mannheim, continuate ad Heidelberg e sospese alcun poco per gravi dissensi sorti nel seno de' componenti le medesime. Essa, come bene osserva il Godefroi, è una delle salutari conseguenze della guerra di Germania del 1866, che creò la possibilità di liberare la navigazione del Reno dagli ostacoli fiscali ed amministrativi non più armonizzanti collo sviluppo gigantesco del commercio, nè con la concorrenza, che le strade ferrate hanno desta tra le vie fluviali e le terrestri, ed è inoltre un'applicazione del sistema liberale inaugurato dall'Olanda nel 1850 nel suo territorio coll'abolizione dei diritti di navigazione e di transito sul Reno neerlandese.

I Paesi Bassi non fecero alcuna difficoltà a riconoscere per gli altri Stati confinanti il diritto di uso di tutte le vie navigabili, che uniscono il Reno col pieno mare; ma disputarono lungamente intorno l'eventualità di opere da costruirsi sul fiume per compiere un sistema di nazionale difesa o per altro fine, nel qual caso la navigazione potrebbe essere alcun poco impedita. Questa controversia fu risolta riconfermando una disposizione già contenuta nella precedente convenzione. Fu assimilato questo caso delle costruzioni all'altro di ostacoli nascenti da cause naturali, e quindi fu cosi redatto l'articolo secondo.

« *Le navi che prendono parte alla navigazione sul Reno, come anche le zattere che ne discendono. potranno condursi per la via che ai medesimi converrà, attraverso il territorio neerlandese dal Reno al pieno mare e in Belgio e viceversa. Se più tardi, sia per causa di eventi fisici, sia in seguito di lavori d'arte, una delle vie navigabili che mettono il Reno in comunicazione col pieno mare per Dordrecht, Rotterdam, Hellevoestluis e Brielle divenisse impraticabile, la via navigabile da assegnarsi a sostituire la navigazione neerlandese, sarà egualmente aperta alla navigazione degli altri Stati confinanti. Sarà considerato come avente parte alla navigazione sul Reno ogni naviglio, che ha il diritto di portare la bandiera di uno degli Stati confinanti, e che potrà giustificare questo diritto, mediante una patente rilasciata dall'autorità competente.* »

Il Rolin Jacquemyns saggiamente censura le ultime parole di questo articolo come formalmente contrarie al

testo ed allo spirito dell'articolo V, del trattato di Parigi 1864 e dell'articolo 109 dell'atto finale del Congresso di Vienna. Il voler escludere dalla navigazione quelli Stati, che non hanno il diritto di portare la bandiera di uno dei confinanti, è una restrizione del citato art. 109, il quale sanziona a chiare note: essere intieramente libera la navigazione e non poter essere interdetta a chicchessia sotto il rapporto del commercio. Egualmente l'Asser opina nel riconoscere che tale disposizione non è conforme al principio della libertà di navigazione stabilito dai trattati di Vienna. Egli cita quindi le condizioni per le quali la navigazione è concessa alle navi delle altre nazioni pel trasporto di mercanzie e persone.

« Per ottenere la *patente*, che dà il diritto di condurre un battello a vele od a vapore sul Reno (*Rheinschiff farts-Patent*) non è più necessario d'ora innanzi che si sia suddito d'uno degli Stati confinanti, come si era stipulato con l'articolo 42 della convenzione del 1831, ma basta che si sia *preso domicilio* in uno di questi Stati.

Nella esposizione dei motivi, che accompagnano il progetto di legge per l'approvazione della convenzione, il Governo dei Paesi Bassi ha dato a tale articolo una interpretazione larghissima pretendendo che basti *l'elezione di domicilio* in uno degli Stati confinanti senza che sia necessario di stabilirvi l'*effettivo*.

Bisogna tener conto di questa favorevole interpretazione contraria alla espressione letterale del testo per lodare le buone intenzioni del Governo olandese. il quale volle correggere le imperfezioni di un atto internazionale con un atto di diritto pubblico, la legge del 4 aprile 1869 intorno l'approvazione della convenzione. Ma non puossi mettere in dubbio che per tali condizioni la libertà di navigazione non è pienamente riconosciuta.

Dacchè noi pensiamo che il solo diritto, che convenga agli Stati confinanti sulle acque fluviali sia quello di polizia per la sicurezza nazionale, riproviamo altamente queste condizioni, che senza essere ispirate da un fine di tutela politica sembrano a noi derivanti dalla comune credenza che gli Stati confinanti abbiano maggiori ed esclusivi diritti sui fiumi e che essi cedano non all'impero di un diritto comune all'umanità, ma alle richieste del progresso. Questo punto vizioso della convenzione resta indicato come suscettivo di maggiore riforma.

È degno di onorifica menzione l'articolo 3 della medesima convenzione, che proclama la soppressione dei pedaggi aboliti di già nei Paesi Bassi dal 1850 e dagli Stati confinanti di Germania dal 1866. L'Asser accenna gli sforzi fatti per ottenere l'abolizione di questa imposta odiosa. Essa fu reclamata in un meeting tenuto a Coblenza il 17 luglio 1860 dai rappresentanti del commercio e della navigazione, i quali incaricarono un comitato internazionale di combattere con ogni mezzo lecito l'ingiusto aggravio. Il Comitato per raggiungere l'intento pubblicò una lunga serie di memorie, di articoli sulla gazzette, specialmente per provare la necessità dell'abolizione imposta dalla concorrenza delle strade ferrate. Primo frutto di questo assiduo lavoro fu la riduzione dei pedaggi come avviamento alla loro piena soppressione. La cieca ostinazione dei governi di Nassau e di Hesse-Darmstadt fu vinta dagli eventi politici della Germania. L'Asser era membro del benemerito Comitato, di cui il sig. De Sybel di Dussendorf fu il presidente.

Una parte della convenzione, della quale i signori Asser e Godefroi fanno maggior critica, è quella, che mantiene una giurisdizione speciale per le azioni civili e penali nascenti dalla navigazione del Reno. Innanzi di addurre i giusti motivi di questa critica è d'uopo riferire le disposizioni tutte, che la promuovono. Esse sono dall'art. 32 al 40.

Art. 32. Le contravvenzioni delle prescrizioni di polizia in materia di navigazione stabilite pel Reno di comune accordo dai Governi degli Stati confinanti saranno puniti da una ammenda da dieci a trecento franchi.

Art. 33. Saranno stabiliti in convenienti località situate sul Reno o in prossimità del fiume tribunali incaricati di conoscere di tutti gli affari menzionati nell'articolo 34.

I Governi degli Stati confinanti si comunicheranno reciprocamente le informazioni relative alla istallazione sul loro territorio dei tribunali per la navigazione del Reno, come anche i cambiamenti che sarebbero apportati nel numero, nella residenza e nella giurisdizione di questi tribunali.

Art. 34. I tribunali per la navigazione del Reno saranno competenti:

1. In materia penale per istruire e giudicare tutte le contravvenzioni alle prescrizioni relative alla navigazione ed alla polizia fluviale;

2. In materia civile, per pronunziare sommariamente sopra le contestazioni relative;

a) Al pagamento ed alla qualità dei diritti di palafitta, di grua, di bilanciato, di porto e di marciapiedi;

b) Agli inciampi, che i particolari avessero messo all'uso dei sentieri di allaggio;

c) Ai danni cagionati dai battellieri e conduttori di zattere durante il viaggio o nell'approdare;

d) Alle lagnanze mosse contro i proprietari dei cavalli da tiro impiegati al rimorchio dei battelli per danno cagionati ai benifondi.

Art. 35. La competenza apparterrà in materia penale (art. 34, 1), al tribunale della navigazione del Reno nella cui giurisdizione il pagamento avrà dovuto essere effettuato (art. 32, 11, *a*) o il danno sarà stato cagionato (art. 34, 11, *b*, *c*, *d*).

Art. 36. La procedura dei tribunali per la navigazione del Reno sarà la più semplice e la più possibilmente pronta. Non potrà essere richiesta alcuna cauzione dagli stranieri a motivo della loro nazionalità.

La sentenza enuncierà i fatti, che avran dato luogo alla istanza, le questioni da decidersi secondo il risultamento dell'istruzione e i motivi sopra i quali si poggia.

Il conduttore della nave o della zattera non potrà essere impedito dal continuare il suo viaggio a causa di una procedura contro di lui iniziata, dal momento che avrà fornita la cauzione fissata dal giudice per l'oggetto del giudizio.

Art. 37. Quando il giudizio verserà sopra un valore superiore a 50 franchi le parti potranno usare il provvedimento dell'appello e ricorrere a tale effetto, sia alla commissione centrale (art. 43), sia al tribunale superiore del paese nel quale la sentenza è stata resa (art. 38). Se l'appello dev'essere portato innanzi la commissione centrale, sarà notificato al tribunale, che avrà resa la sentenza di prima istanza nei dieci giorni a contare dalla notificazione di questa sentenza fatta legalmente secondo le forme adottate in ogni Stato.

Queste significazione sarà accompagnata da una esposizione sommaria dei gravami e dalla espressa dichiarazione che s'intende ricorrere alla decisione della commissione centrale. Essa sarà fatta egualmente alla parte contraria al domicilio eletto in prima istanza, o in mancanza

di domicilio, egualmente al tribunale. La significazione al tribunale avrà luogo, secondo il luogo indicato dalle leggi del paese.

Nelle quattro settimane a datare dalla notificazione dell'atto di appello, l'appellante rimetterà al tribunale, che avrà resa la prima sentenza una memoria esponente i motivi del suo ricorso in seconda istanza.

Il tribunale darà comunicazione di questa memoria alla parte avversa, che sarà tenuta di rispondervi nel termine che sarà all'oggetto fissato. Il tutto insieme ai documenti della procedura di prima istanza sarà trasmesso alla commissione centrale a Mannheim (art. 43.).

Mancando l'appellante di conformarsi alle formalità prescritte dal presente articolo, l'appello sarà considerato non avvenuto.

Nel caso in cui l'appello sarà portato innanzi la commissione centrale, il tribunale potrà sulla richiesta della parte, che avrà ottenuta sentenza favorevole, ordinare la esecuzione provvisoria della sentenza di prima istanza, decidendo inoltre, secondo la legislazione del paese, se il richiedente dovrà fornire una cauzione preventiva.

Art. 38. Ciascun Stato limitrofo indicherà una volta per tutte il tribunale superiore innanzi il quale potranno esser portate in appello le sentenze rese nel suo territorio dai tribunali di prima istanza per la navigazione del Reno.

Questo tribunale dovrà sedere in una città situata sul Reno o non molto lontana dal fiume.

Se l'appello è portato innanzi questo tribunale si osserverà per la procedura la legislazione in vigore nel paese.

Art. 39. Le procedure in materia di navigazione del Reno non daranno luogo nè all'uso della carta bollata, nè all'applicazione delle tasse a profitto dei giudici o cancellieri.

Le parti non avranno da sopportare altre spese, oltre quelle dei testimoni, dei periti, della loro citazione e notificazione, dell'invio delle lettere ecc., il tutto secondo le tariffe ordinarie in materia di procedura.

Art. 40. Le decisioni dei tribunali per la navigazione del Reno in ciascuno degli Stati confinanti saranno esecutorie in tutti gli altri Stati, osservandosi le formalità prescritte dalle leggi del paese, ove esse saranno eseguite.

Le sentenze e le altre decisioni, le citazioni e le intimazioni di aggiornamento nelle cause pendenti innanzi i tribunali per la navigazione del Reno saranno considerati quanto alla notificazione in ciascuno degli Stati come emananti dalle autorità di questo Stato.

Perciò che concerne le persone aventi un domicilio in uno degli Stati confinanti le citazioni e le intimazioni in queste cause saranno notificate a tale domicilio.

In queste disposizioni si scorgono ordinate due giurisdizioni: una dei tribunali nazionali ed un'altra di un tribunale internazionale o di una Commissione centrale.

Entrambe furono argomento di vivissima critica, perchè la giurisdizione dei tribunali ordinarii offre poche garantie in Olanda, e perchè la conservazione della giurisdizione di appello della Commissione centrale, la quale giudica in secondo grado nelle faccende civili, è contraria ad ogni sano principio di ordinamento giudiziario. Di questa svelarono i vizii lo stesso Asser in un articolo pubblicato in febbraio 1869 in una delle riviste olandesi e parecchi deputati degli Stati generali Blom, di Rotterdam, Van Eck di Middelburgo e il Godefroi d' Amsterdam.

Innanzi a questa rigorosa opposizione il Governo neerlandese per mezzo del Ministro delle finanze espose i motivi, che avevano contribuito alla conservazione di questa giurisdizione eccezionale. Esso ricordò che i delegati olandesi e badesi ne avevano propugnata l'abolizione, ma che gli altri avevano opposto di non aver mandato per ammettere una essenziale modificazione ai principii dell' atto del 1831. Il Commissario francese inoltre aveva dichiarato che il suo governo non soltanto parteggiava per la conservazione di tribunali speciali per la navigazione del Reno, ma anche per l'esclusione della competenza dei tribunali ordinarii. Tra gli argomenti adoperati in favore dello *statu quo* si adduceva che per lo più la Commissione centrale era chiamata a decidere di questioni tecniche, per le quali non erano atti i giudici ordinarii.

L'Asser ed il Godefroi saviamente oppongono che il concedere funzioni giudiziarie ad una Commissione composta di officiali appartenenti all'ordine amministrativo è in flagrante contraddizione col principio della separazione de' poteri, cardine principale de' liberi Governi, e che i membri della Commissione, quale che fosse la loro superiorità di diplomatici, non erano nè abbastanza indipen-

denti, nè abbastanza imparziali, nè sufficientemente buoni giureconsulti per formare una rispettabile Corte di appello. Il Godefroi aggiunge che quando pur si volesse considerare la Commissione come un collegio di periti non vi erano garantie, che assicurassero la esistenza di tale qualità ne' componenti la Commissione.

Nè puossi equipararla alla condizione de' tribunali commerciali, poichè questi non giudicano in appello; oltre a che presso molte nazioni furono fatti studii e tentativi per introdurre l' elemento giuridico nei collegi commerciali.

Il Godefroi, riprovata la conservazione della commissione centrale, passa a censura la procedura prescritta per udire questo giudice anomalo ed eccezionale. Egli non trova alcun plausibile motivo per giustificare la facoltà accordata alla parte soccombente di scegliere il suo giudice d'appello. Un privilegio, dice l'Asser, concesso ad una delle parti in detrimento di un' altra non è punto ammissibile, molto meno poi, se dato a quella parte, che è già rimasta soccombente in prima istanza.

Inoltre egli avverte che mentre la oralità e la pubblicità de' giudizii sono oggidì ovunque una delle garentie fondamentali di una onesta amministrazione della giustizia la nuova convenzione conserva la procedura scritta e segreta.

Irregolare poi si appalesa il sistema dell'esecuzione provvisoria ammesso nell'ultimo paragrafo dell'articolo 37, nel quale si permette all'attore che ha dimenticato di chiedere l'esecuzione provvisoria del suo giudicato di ritornare per ottenerla innanzi al giudice, che ha compiuto il suo ufficio.

Questa disposizione è contraria ad una delle più elementari massime di procedura, che ogni codice moderno sancisce e che la sapienza romana ci tramandò. *Judex posteaquam semel sententiam dixit, postea judex esse desinit, et hoc jure utimur, ut judex, qui semel vel pluris vel minoris condemnavit amplius corrigere sententiam suam non possit; semel enim male seu bene officio functus est.* (L. 55. D. *de re jud*). Il Godefroi spiega la ragione dell' abbandono di questo assioma di diritto ponendo in rilievo la difficoltà di complicare l'ufficio eccezionale della commissione col giudicare di domande incidentali.

Infine l'egregio pubblicista rende conto di una obbiezione fatta, cioè di sapere se la conferenza adunata per redigere la convenzione di Mannheim avesse avuto il potere di abolire la detta giurisdizione eccezionale.

Perchè alcuni articoli concernenti la navigazione del Reno appartengono all'atto finale del trattato di Vienna del 1815, il quale non fu opera soltanto degli Stati confinanti col Reno, sembrava che nessuna modificazione sostanziale avesse potuto aver luogo senza l'intervento di tutti gli Stati segnatarii del medesimo trattato.

L'obbiezione fu risolta dai redattori della convenzione di Mannheim nel senso che non mancasse loro un tal potere, perchè abolendosi col nuovo atto ogni diritto di navigazione, andava a cessare la giurisdizione degli articoli VIII e IX dell'Atto Finale di Vienna, la quale avrebbe potuto essere di ostacolo all'abolizione della giurisdizione eccezionale.

Secondo questa interpretazione nessun dubbio si avrebbe potuto muovere sull'abolizione, ma il Godefroi impugna tale significato, perchè l'articolo VIII contiene termini molto generali; dice *di tutti gli affari contenziosi* e non soltanto di diritti di navigazione.

Io credo potersi spiegare la facilità con la quale i contraenti passarono sopra a questa obbiezione, se si ponga mente all'abbandono in cui cadde il trattato di Vienna per i grandi mutamenti avvenuti in Europa, che sono quasi tutti in opposizione del medesimo.

Il Godefroi riassume da ultimo le innovazioni recate nella giurisdizione esercitata in prima istanza e in appello dai tribunali nazionali. Esse sono tre. La soppressione della cauzione da darsi dagli stranieri, cioè la *cautio judicatum solvi,* che qualche codice moderno, come l'italiano, ha di già abolita, e che il Godefroi raccomanda di veder generalizzata nell'interesse delle relazioni internazionali private; lo svincolo della procedura dall'obbligo della carta bollata e dalle tasse in vantaggio dei giudici, che il Godefroi raccomanda per ogni altra procedura; voto questo che le eccessive spese dei governi renderanno per lungo volgere di tempo insoddisfatto. L'articolo 35 da ultimo si allontana alquanto dal diritto comune, perchè restringe la competenza del giudice penale e civile escludendo quello del domicilio del convenuto, quando non sia nello stesso tempo quello della circoscrizione, in cui il pagamento dovrebbe essere effettuato, o in cui il danno fu cagionato. Questa restrizione ha qualche analogia colla procedura stabilita nelle materie commerciali per facilitare l'esperimento più sollecito delle loro azioni ai commercianti, e perciò va pure lodata.

Il Godefroi termina il suo pregevole lavoro augurandosi che i suoi lettori ne dividano la opinione quanto ai vizi rivelati ed alla necessità di correggerli.

CONCHIUSIONE.

In questo novello studio di diritto internazionale io ho rapidamente esposte le dottrine de' pubblicisti, gli atti diplomatici regolatori della materia fluviale, le innovazioni internazionali positive, i loro difetti ed i progressi ottenuti nel campo della scienza e delle relazioni politiche. Ho dimostrato che i fiumi non possono essere più considerati quali confini naturali di nazioni; ho invece esposta la importanza, che essi hanno come mezzi di comunicazione tra tutte le genti.

Ponendo termine, intendo di accennare quali sono le parti di questa materia, che sono ancora meritevoli dello studio del pubblicista e delle cure de' governi. Importa di studiare il valore della nuova dottrina, che vuole equiparati i fiumi interni a quelli, che separano più Stati; conviene ottenere la maggiore libertà di navigazione del Paraguay, dell'Elba e la revisione della convenzione di Mannheim innanzi esaminata; da ultimo sperare che in un tempo non lontano il massimo progresso del principio della libertà fluviale, conciliato colla tutela della sovranità e sicurezza degli Stati confinanti, trionfi in un unico trattato regolatore della materia non per i soli Stati fluviali o per una sola grande regione del mondo, ma per la grande famiglia delle nazioni.

La fede che abbiamo nel progresso, le frequenti relazioni, che ci rendono note contrade prima sconosciute, e i celeri mezzi di viaggio, che rendono più amiche tra loro le genti, ci fanno credere nè fantastici, nè arditi questi desiderii.

AUGUSTO PIERANTONI.